

UNIVERSITE DE PARIS — FACULTE DE DROIT

L'Evolution des Transports Maritimes en France depuis la Guerre

THESE POUR LE DOCTORAT
Présentée et soutenue le 17 décembre 1937

par
MICHEL AKAR

JURY.... { *Président: M. OUALID*
 { *Suffrageants* } M. BAUDIN, professeur.
 { M. PERROUX, professeur.

PARIS (5°)
LIBRAIRIE TECHNIQUE & ECONOMIQUE
3, rue Soufflot, 3
1937



Digitized by the Internet Archive
in 2026

L'EVOLUTION
DES TRANSPORTS MARITIMES
EN FRANCE DEPUIS LA GUERRE

UNIVERSITE DE PARIS — FACULTE DE DROIT

L'Evolution des Transports Maritimes en France depuis la Guerre

THESE POUR LE DOCTORAT
Présentée et soutenue le 17 décembre 1937

par
MICHEL AKAR

JURY.... { *Président*: M. OUALID
 { *Suffrageants* } M. BAUDIN, *professeur*.
 } M. PERROUX, *professeur*.

PARIS (5°)
LIBRAIRIE TECHNIQUE & ECONOMIQUE
3, rue Soufflot, 3
1937

La faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



I. — Introduction.

La Marine Marchande est une industrie qui pour une puissance quelle qu'elle soit et surtout pour une grande puissance ayant une politique mondiale a une importance considérable.

Elle ne peut être envisagée comme les autres activités économiques car elle est soumise à des conditions très spéciales; et son sort est étroitement lié à celui de bien d'autres industries qui ont elles-mêmes de grandes difficultés à vivre sans son concours. Les pouvoirs publics n'ont pu se désintéresser de son sort car l'Etat, pour de nombreuses raisons, est directement intéressé à la puissance et à l'extension de cette industrie:

Pour des raisons économiques, car les frets sont un élément fort peu négligeable de la balance des comptes d'un pays. Parfois, ils deviennent pour cette balance un élément d'actif comme pour l'Angleterre par exemple qui tire un revenu important de la location de ses navires. Parfois, au contraire, le pays est obligé de payer à des navires étrangers des sommes importantes pour assurer ses propres transports maritimes.

Tous ces paiements à des étrangers doivent être effectués soit en or, soit en devises, d'où leur influence importante sur le cours des changes et indirectement sur la monnaie dans le cas où ils deviendraient trop importants.

La France a dû payer pendant la guerre, par suite de l'insuffisance de son tonnage, plus de 600 millions de francs-or à des armements étrangers pour assurer ses transports maritimes.

D'autre part la prospérité de la marine marchande influe largement sur le commerce extérieur d'un pays et principalement sur son commerce d'exportation car la marchandise suit le pavillon et chaque fois que s'ouvre une ligne sous pavillon national, c'est une source nouvelle de commandes pour le commerce et l'industrie; au contraire quand un transport est effectué sous pavillon étranger il est extrêmement fréquent de voir le commerce de ce pays supplanter le commerce national auprès de ce client et les exportateurs français font un calcul déplorable en confiant leurs transports à des navires étrangers quand nos navires pourraient les effectuer.

Pour un grand pays colonial comme la France, il est de nécessité vitale de posséder la marine marchande correspondant à l'importance de cet empire car il n'y a pas de meilleur lien que des lignes nationales pour assurer le transport complet des importations et exportations de nos territoires d'outre-mer et faire d'eux un tout, un seul empire.

Le prestige de la France est également intéressé par la marine marchande, rien ne peut augmenter l'influence d'un pays à l'étranger comme la réussite d'un navire de commerce ou d'un paquebot. « Normandie », par exemple, a développé le prestige français non seulement aux Etats-Unis, mais dans de nombreux pays auxquels appartiennent les voyageurs qui l'ont emprunté. D'autre part un navire fait une propagande très importante pour nos industries des constructions navales et toutes les industries de luxe françaises, de même le tourisme est avantagé car les passagers dépensent en France ou dans

les colonies françaises quand ils y séjournent ou y font escale.

L'existence de lignes directes avec les colonies permet de développer utilement les relations commerciales entre celles-ci et la métropole. Du reste, réciproquement, elles fournissent un fret des plus importants aussi bien à l'aller qu'au retour et on peut dire que colonies et marine marchande sont intimement liées.

Tel pays comme les Pays-Bas ne pourrait posséder une marine aussi prospère s'il n'était à la tête d'un des empires coloniaux les plus riches et les plus peuplés du monde.

Un grand nombre d'individus dépendent plus ou moins directement de la prospérité de cette marine qui actuellement en France emploie près de 50.000 inscrits ou agents du service général sans parler du personnel sédentaire des sièges centraux ou des agences des entreprises d'armement ni des 16.000 dockers de nos ports et des 20.000 ouvriers de nos chantiers de constructions navales. Indirectement, c'est un débouché très intéressant pour tous les corps de métiers et on a pu dire de paquebots comme « Normandie », « L'Ile de France » ou « Champollion » qu'ils constituaient de véritables expositions permanentes du génie français.

Une grande puissance dont la métropole est baignée par trois mers et qui possède un empire colonial de 11 millions de kilomètres carrés peuplé de plus de 60 millions d'habitants, situé aux quatre coins du monde, peut d'autant moins se passer de cette puissante marine marchande qu'il lui est nécessaire de prévoir le cas de guerre.

Nous serions en cas d'hostilités dans l'obligation de transporter dans la métropole le 1/3 de notre armée qui est stationnée dans l'Afrique du Nord, soit 250.000 hommes avec leur matériel; les autres colonies fourniraient

aussi d'importants contingents. De plus l'on puiserait sans doute largement dans ce gigantesque réservoir d'hommes et aussi de matières premières qu'est l'Empire Français, produits agricoles, minerais, ressources de toutes sortes nous seraient fournis non seulement par nos colonies et pays de protectorat, mais aussi par les pays étrangers d'outre-mer. Il faut pouvoir assurer par nos propres ressources ces transports. De plus notre marine de commerce fournit à notre marine de guerre la plus grande partie de ses réservistes; il est donc nécessaire qu'elle se maintienne à un certain niveau pour pouvoir faire face aux nécessités de la Défense Nationale.

On voit donc les raisons aussi importantes que nombreuses qui rendent si nécessaires pour notre pays les transports maritimes.

Personne dans la nation ne peut s'en désintéresser, chacun en étant plus ou moins solidaire. Agriculteur, industriel, commerçant, officier, tous se doivent de s'intéresser à cette question vitale pour notre pays.

II. — Conditions spéciales dans lesquelles se trouve l'industrie des transports maritimes après guerre.

A. — CONDITIONS FAVORABLES.

La France se trouvait à la fin de la guerre mondiale dans des conditions très spéciales quant à son industrie des transports maritimes; sa flotte avait été employée uniquement pendant les hostilités pour les besoins de la défense nationale et beaucoup de lignes régulières de même que certains trafics avaient dû être abandonnés complètement à la concurrence. La Compagnie Générale Transatlantique, par exemple, si elle avait pu assurer dans des conditions du reste anormales quant au nombre des voyages et à leur régularité, l'exploitation de sa ligne vers New-York, avait été dans l'obligation d'abandonner complètement ses services vers les Antilles, le Mexique, l'Amérique Centrale, faute du tonnage nécessaire à leur exploitation. La France a donc du, à la fin des hostilités, reconquérir une position abandonnée pendant plusieurs années. Elle dispose pour cela d'un certain nombre de facteurs favorables.

1° — La France termine la guerre en disposant d'un très grand prestige. Elle est victorieuse, sans doute au prix de pertes en hommes, en argent, en richesses de toutes sortes, très lourdes; mais le monde entier a confiance dans un relèvement très rapide rendu particulièrement aisé par une collaboration sur le plan économique et monétaire avec ses anciens alliés; elle ne tardera pas, pense-t-on dans

le monde, à prendre dans le mouvement commercial international, une place beaucoup plus importante que celle qu'elle occupait avant guerre, certaines activités ont été révélées aux Français par les nécessités de la défense nationale. Ils se sont révélés entreprenants et bons organisateurs; une politique plus libérale du crédit semble devoir être adoptée par les banques.

De plus certaines missions envoyées à l'Etranger et comprenant des chefs militaires et des personnalités politiques qui s'étaient particulièrement distingués pendant la guerre développent intensément notre prestige et provoquent même des relations commerciales accrues car souvent elles comprennent des hommes d'affaires, techniciens, banquiers. Telles sont les missions du Maréchal Foch, puis de Clémenceau aux Etats-Unis, du Maréchal Joffre au Japon, du Général Pau en Australie, du Général Mangin en Amérique Centrale.

2° — La France trouve d'autre part dans sa nouvelle structure politique et dans son nouveau développement économique des facteurs extrêmement intéressants pour ses transports maritimes; elle recouvre en effet ses provinces perdues en 1870 et en particulier l'Alsace-Lorraine très prospère au point de vue économique, le trafic de cette province jusqu'alors orienté vers les ports de Hambourg, de Rotterdam et d'Anvers va pouvoir être détourné vers nos ports de la Manche et de la Mer du Nord, sur Dunkerque principalement; des accords vont pouvoir être passés entre nos compagnies de navigation et les industries locales fournissant du fret lourd à nos navires.

Car l'Alsace-Lorraine apporte à notre trafic maritime des éléments extrêmement précieux, éléments dont il avait toujours manqué jusqu'alors.

Un des graves défauts de l'économie française avant

guerre était de ne pouvoir presque fournir de fret lourd à l'exportation, d'où grande difficulté pour nos navires qui amenaient en France des marchandises pondéreuses et ne pouvaient trouver comme fret de départ de marchandises lourdes en quantité suffisante; cela n'était pas sans occasionner une grave perturbation dans toute l'industrie maritime.

L'Alsace-Lorraine rendue à la France a fait de celle-ci le deuxième pays producteur de minerai de fer du monde et le premier au point de vue du tonnage exporté, ce qui a donc fourni un fret extrêmement intéressant; de plus la présence de ce minerai a provoqué dans la région un essort gigantesque de l'industrie métallurgique qui exporte aussi des produits ouvrés ou semi-ouvrés en quantité intéressante. D'autre part la tâche de notre industrie des constructions navales dont la prospérité est si étroitement liée à celle des transports maritimes s'en est trouvée grandement facilitée.

L'Alsace-Lorraine exporte aussi en quantité extrêmement importante les sels de potasse dont elle possède de très riches gisements dans la région de Mulhouse.

Cette production de potasse est un monopole de fait que nos mines de Mulhouse partagent avec les mines de Saxe de Strassfurt. Des ententes ont été négociées immédiatement après la guerre entre les deux industries partageant le monde entier en zones d'influence et assurant ainsi à nos navires un autre fret lourd très intéressant.

La guerre nous a de plus obligé à développer intensément certaines industries avant-guerre inexistantes ou peu importantes, ainsi nos industries chimiques ont pris une extension considérable, notre industrie textile a largement augmenté ses possibilités d'exportation, les industries automobiles, d'électrométallurgie sont en plein essor. Certains minerais jusqu'alors peu utilisés se sont révélés d'une

exploitation rémunératrice comme la bauxite qui a permis l'installation de l'industrie de l'aluminium, les minerais de fer de la région de Caen qui sont assurés d'un débouché important vers l'Angleterre.

3° — La guerre a d'autre part augmenté dans des proportions considérables le mouvement commercial entre les colonies françaises et la métropole, la France ayant besoin de se procurer pendant les hostilités des matières premières non seulement pour alimenter la population civile et les combattants mais encore pour assurer le fonctionnement des industries de guerre qui avaient pris un gigantesque développement s'adressa le plus possible à ses colonies. Celles-ci, stimulées par les prix très élevés offerts s'efforcèrent d'augmenter notablement leur production afin de pouvoir répondre à ces besoins; certaines cultures furent intensifiées dans des proportions considérables.

Certains territoires comme le Maroc qui avaient une production minime et d'exploitation purement locale avant la conquête française, augmentèrent considérablement leur production d'abord par suite de la sécurité qui y régnait, ensuite par les méthodes agricoles modernes importées pour pouvoir répondre aux demandes de l'Intendance.

Au Maroc, des cultures de toutes sortes: exportation de blé, de vins, de phosphate de Manganèse.

Augmentation de la production de l'Algérie, formidable développement des exportations d'huile tunisienne, phosphates de Gafsa et de Tébessa, minerais de fer de l'Ouenza.

L'Afrique Occidentale agrandit ses cultures d'arachide, commence à planter du coton, du cacao, du café et exporte ses bois, son bétail. L'Afrique équatoriale envoie ses bois, ses oléagineux, son cuivre, son caoutchouc.

Madagascar, le graphite, l'or, le bétail. L'Indochine,

le riz, le caoutchouc, le charbon de Dong-Tpieu.

Toutes les colonies ont augmenté dans de notables proportions leurs possibilités de trafic, et cela non seulement par un développement spontané dû aux besoins de la métropole et aux prix rémunérateurs offerts, mais aussi grâce aux dépenses consenties par la métropole pour l'amélioration de l'outillage des colonies: ports, routes, chemins de fer, hôpitaux, marchés sont construits car la France qui dépense des sommes énormes pour la guerre, consacre des capitaux moins parcimonieusement qu'en temps de paix aux colonies.

Inversement le standard de vie de l'indigène s'est amélioré considérablement, il s'est enrichi, de nouveaux besoins se sont créés, l'indigène est devenu le meilleur client de nos industries nationales, il a goûté pendant la guerre, dans la métropole où il a été mobilisé à une nouvelle vie, ces agréments nouveaux il veut les conserver; il a de l'argent, il achète et principalement en France. Le mouvement commercial des colonies augmente énormément du fait de la guerre.

De plus, la France se voit confier par la Société des Nations lors du traité de San Remo, le mandat sur la Syrie, pays de trois millions d'habitants, très évolués au point de vue civilisation qui sont devenus dans une large mesure clients de notre industrie nationale, le prestige français dans le Proche Orient a également grandi du fait de la guerre.

La France a de plus reçu de la Société des Nations des mandats sur les colonies ex-allemandes du Cameroun et du Togo, augmentant ainsi les ressources offertes par son empire colonial.

Une grave question a de plus été résolue à San-Remo; celle des pétroles de Mossoul, l'accord prescrit que la France disposera d'un quart de la production totale des

pétroles de Mossoul, soit un million de tonnes, cette quantité de pétrole sera amenée au port syrien de Tripoli par un pipe-line, l'armement pétrolier français trouve dans cet accord l'assurance d'un tonnage très important à transporter de Tripoli dans la métropole.

Le développement de nos territoires d'outre-mer pendant la guerre et l'augmentation de leur nombre par les traités procurent à notre marine marchande des possibilités de trafic de plus en plus grandes; notre empire colonial semble encore plus riche de possibilités; il semble que tous les espoirs peuvent être permis.

4° — La Marine Marchande Française voit de plus disparaître du trafic mondial l'un de ses concurrents les plus redoutables. L'Allemagne avait avant la guerre une flotte de commerce très importante, plus de cinq millions de tonnes, flotte qui était en plein essor et développait une activité mondiale sans cesse grandissante. Aidée par les pouvoirs publics, par le génie d'entreprise de certains de ses dirigeants, par le sens commercial de beaucoup de ses nationaux, elle avait progressé à pas de géants durant les années précédant les hostilités.

Les Allemands avaient apporté au service des transports maritimes leur sens remarquable de la discipline et de l'organisation, pratiquant les méthodes les plus modernes, construisant des unités rapides et confortables, leur effort était dirigé vers une augmentation perpétuelle du tonnage; leur sens du « kolossal » pouvait se donner libre cours. Servie par des hommes comme Albert Ballin, poussée par eux vers une concentration sans cesse grandissante, il ne semble pas qu'elle était arrivée au terme de ses possibilités.

La guerre de 1914 ruina complètement cette marine; dès le début des hostilités, le pavillon allemand disparut pratiquement de la surface des mers et les navires qui n'a-

vaient pu regagner l'Allemagne n'eurent que la ressource de se terrer dans les ports neutres.

L'Allemagne vaincue se voyait contrainte par le traité de Versailles à livrer sa flotte marchande toute entière, elle ne conservait pratiquement que quelques unités de petit tonnage sans valeur réelle; la marine marchande française pouvait espérer recueillir une part du trafic qui alimentait avant-guerre la marine marchande germanique, et particulièrement une part des émigrants d'origine germanique et slave qui constituaient la recette la plus productive des transports maritimes allemands d'avant guerre.

A ces conditions favorables se joignaient la probabilité d'une ère économique très prospère, car on pouvait prévoir que les industries travailleraient à plein rendement pendant un temps assez long.

Une grande partie de l'Europe était à reconstruire, un sixième de la France, ses régions les plus développées au point de vue industriel étaient à reconstruire, la Belgique, la Serbie étaient également partiellement détruites, l'Europe centrale et orientale avait aussi beaucoup souffert, il était nécessaire de tout reconstruire, de remplacer l'équipement détruit; ce rééquipement selon les derniers mots du progrès devait assurer des possibilités de production largement accrues.

5° — D'autre part les puissances centrales et même indirectement certains neutres avaient souffert du blocus pendant les hostilités; il était nécessaire de les ravitailler en matières premières et surtout en produits alimentaires.

Un autre facteur pouvait faire envisager un accroissement important du trafic, c'est le fait qu'à la fin de la guerre les stocks de matières premières étaient épuisés dans le monde entier; sans doute il existait de nombreux objets fabriqués inutiles provenant de fabrications de guerre mais ne pouvant trouver emploi dans la paix; mais les

matières premières étaient épuisées en Europe. La nécessité de reconstituer les stocks en s'adressant spécialement aux pays d'outre-mer dont l'armature économique n'avait pas souffert de la guerre rendait nécessaire de très nombreux transports maritimes et semblait devoir offrir pendant un temps assez long des frets nombreux et rémunérateurs.

B. --- CONDITIONS DEFAVORABLES.

Si certains espoirs étaient permis, à la flotte marchande française après la guerre, nous allons voir que d'autres facteurs lui étaient largement défavorables et que d'autre part son exploitation se heurtait à des difficultés très graves.

A) 1° — **Situation lamentable du tonnage français à la fin de la guerre.**

a) *Provenant de la guerre.*

Au moment de l'armistice le tonnage français se trouvait dans des conditions déplorables. Un million de tonnes avaient disparu, de deux millions cinq cent mille tonneaux de jauge en 1914, elle était tombée à moins de quinze cent mille; de plus le tonnage existant était pour la plus grande part ancien, avait subi des conditions d'exploitation extrêmement dures, avait été peu ou pas entretenu; la flotte française se trouvait de ce fait extrêmement désavantagée par rapport à ses concurrents qui, eux, avaient entretenu leur flotte facilement et avaient entrepris des constructions neuves gigantesques. Ainsi les Etats-Unis qui avant-guerre avaient une flotte commerciale de haute mer quasi inexistante étaient devenus à la fin des hostilités la seconde marine marchande du monde au point de vue du tonnage.

2° — Impossibilité de construire en France.

Moins favorisée que ses concurrentes, la France n'avait pas construit pendant la guerre.

Les chantiers avaient au moment de la déclaration de guerre un certain nombre d'unités de toutes sortes en construction; la guerre arrêta complètement tous les travaux; car si la mobilisation militaire avait été prévue dans ses moindres détails, il n'en était pas de même de la mobilisation industrielle dont personne ne s'était préoccupé; les ouvriers des chantiers de construction, presque tous spécialistes qualifiés avaient été mobilisés normalement avec leur classe, car il n'existait pas de mise en affectation spéciale, privant ainsi les chantiers de toute main-d'œuvre spécialisée utilisable.

Ver la fin de 1914 et au début de 1915, des dérogations furent apportées aux textes existants et un certain nombre d'ouvriers furent rendus à leur emploi civil; mais les chantiers eurent bien d'autres préoccupations que des constructions neuves; la flotte marchande existante était soumise à un effort intensif pour les besoins de la défense nationale, les chantiers durent assurer dans des délais très courts toutes les réparations, transformations, carénages de ces unités, bien plus, ceux qui auraient pu effectuer des constructions neuves se trouvaient utilisés par les besoins de l'armée et construisaient du matériel de guerre; de plus il était impossible aux chantiers de se procurer les tôles nécessaires aux constructions neuves, celles-ci étant employées par priorité pour les besoins de l'armée ou de la marine de guerre et l'on peut trouver les paroles suivantes dans le compte-rendu de 1918 du Conseil d'Administration de la Compagnie Générale Transatlantique: «Le Paquebot „ Paris ” destiné à la ligne postale du Havre à New-York est toujours en construction à St-Nazaire; son achève-

ment très retardé dépendra de l'importance des moyens qu'il sera possible d'assurer au chantier.

Nous avons passé des commandes de navires de types divers, mais à l'exception d'un grand cargo en construction aux chantiers de Normandie, aucune mise sur cale n'a pu être effectuée. Nous ignorons quand les chantiers pourront commencer les travaux qui sont actuellement impossibles en raison de l'absence de matières premières, de la pénurie de main-d'œuvre et de la nécessité de faire exécuter d'abord les ouvrages de première urgence: ceux réclamés par l'Etat et la réparation de nombreux navires arrêtés pour torpillages ou avaries diverses ».

b) *Impossibilité d'acheter du tonnage à l'étranger.*

A défaut de construction possible en France, le gouvernement français s'est préoccupé dès le début des hostilités de se procurer du tonnage par achat de navires à l'étranger.

En effet, les nécessités de la défense nationale d'une part, la désorganisation de la production de l'autre obligent à des importations sans cesse grandissantes, les transports de troupes des territoires d'outre-mer dans la métropole, puis l'expédition des Dardanelles provoquent un besoin vital de tonnage.

Des missions sont envoyées à l'étranger pour acheter tout le tonnage disponible.

Pour les constructions neuves et les achats de tonnage, le programme du gouvernement français à réaliser en Amérique était ambitieux; mais les circonstances s'opposèrent à l'exécution de nos projets.

M. André Tardieu, Haut Commissaire aux Etats-Unis, cherche dès son arrivée à se procurer des navires. Le marché des navires aux Etats-Unis est en effet resté ouvert aux commandes dans les chantiers privés jusqu'au mois

d'août 1917, mais dès le mois de juin de la même année, la menace de réquisition des chantiers et de leurs moyens de construction est sérieuse et c'est à grand'peine qu'on peut arriver à placer des commandes de construction à des prix d'ailleurs très élevés. Un groupe d'armateurs français réunis sur la demande de M. Tardieu le 15 juin 1917 accepte de constituer par l'intermédiaire de ses représentants à New-York, une société placée sous le régime de la loi américaine en vue d'acquérir immédiatement 100.000 tonnes de navires en service ou livrables en 1917, à condition que l'Etat donne son concours aux armateurs pour le règlement du prix d'achat et pour un affrètement d'une certaine durée.

La société est constituée, les commandes sont placées pour 26 vapeurs en acier jaugeant ensemble 188.000 tonnes pour le prix moyen de 200 \$ la tonne, prix avantageux puisqu'il fut traité des commandes sur chantier américain à 300 \$ à la même époque.

En même temps le Haut Commissaire signalait à Paris qu'il pouvait passer un contrat de construction de 40 schooners à moteurs de 3000 tonnes dweight.

A la fin de juillet 17, il devient évident que le gouvernement américain n'autoriserait pas l'exploitation sous pavillon français des navires en acier commandés. La réquisition de ces navires devint effective le 3 août 1917; les marchés américains et canadiens ne purent accepter que des commandes pour du tonnage en bois. M. Tardieu passe commande de 40 schooners en bois à moteur auxiliaire de 3000 tonnes dweight chacun; au même moment 6 schooners affectés à la surveillance des bancs de Terre-Neuve; plus tard il peut commander 20 cargos en bois de 3000 tonnes et 30 barges à vapeur de 1500 tonnes de capacité. Tous ces navires en bois sont d'une exploitation difficile, coûteuse, sans grande durée possi-

ble, peu aptes à un trafic normal en temps de paix.

La marine marchande française peut acheter au début des hostilités un certain nombre de navires en Espagne, Pays Scandinaves, Amérique du Sud et Japon, mais les armateurs étrangers nous vendent très cher de mauvais navires.

Au mois de juillet 1915 s'engagea entre les services de la marine marchande et un groupe anglais important représenté par Harris et Dickson une négociation qui devait tout d'abord avoir pour objet la vente au gouvernement français d'une flotte de 600.000 tonnes représentée par 100 cargos de 6000 tonnes environ n'ayant pas plus de dix ans d'âge au prix moyen de 10 £ la tonne.

Cette affaire ébruitée avant d'être conclue ne fut pas sans influence sur les mesures prises par tous les gouvernements vers le milieu de 1915 pour empêcher le transfert du pavillon des vapeurs de commerce.

Dès le 10 mars 1915, la Grande Bretagne interdisait la vente à l'étranger des navires britanniques.

Un acte du 23 août 1916 étendait même la portée de cette interdiction puisqu'il défendait aux étrangers de contrôler des sociétés anglaises propriétaires de navires.

Une législation équivalente était instituée aux Etats-Unis le 6 février 1917; au Japon le 29 septembre 1917, en Italie le 1^{er} avril 1915; en Espagne le 7 janvier 1916.

Des mesures identiques étaient prises par le Danemark, la Norvège, la Suède, les Pays-Bas, le Brésil.

Il est à remarquer que si les services de la marine marchande échouèrent, d'autres furent plus heureux; le Ministère du Commerce par l'accord avec la Hudson's Bay et le Ministère des Travaux Publics par l'achat d'une flotte charbonnière effectué par l'intermédiaire des Chemins de Fer de l'Etat.

c) Conditions d'emploi pendant la guerre.

La flotte marchande française fut utilisée pendant la guerre dans des circonstances extrêmement dures, les navires furent utilisés dans des conditions différentes selon leur type soit pour des buts de guerre, soit pour le ravitaillement de la marine du guerre, de l'armée et du pays.

Un certain nombre de paquebots rapides ont été utilisés soit comme croiseurs auxiliaires, soit comme éclaireurs, mais ils n'ont pas été utilisés longtemps et rapidement ont été employés soit comme transports de troupes, soit pour le ravitaillement: ce sont les paquebots de la Manche, les navires de la C. G. T. Lorraine, Savoie, Touraine, Provence, Niagara, Flandre, Timgad, Champagne, certains paquebots des Messageries ou des Chargeurs.

D'autres navires furent utilisés comme navires-hôpitaux: France, Lafayette, Flandre, Navarre, mais le plus grand nombre fut utilisé comme transports.

Notre marine a transporté de la France, Afrique du Nord vers les Dardanelles et Salonique 630.000 hommes, 76.159 chevaux, 1.458.183 tonnes de matériel militaire.

La marine marchande française compte qu'elle a assuré le transport de 3.342.000 hommes du début des hostilités au jour de l'armistice dont:

Entre le Maroc et la France	237.172
Entre A. O. F. et France	138.470
Entre Afrique du Nord et France	1.600.000
Entre Indochine et France	86.000
Ouvriers chinois ou anamites	36.123
Entre Madagascar et France	47.000
	2.144.765

Ce trafic s'accomplit dans des conditions extrêmement difficiles, les unités assurent un service continu, sans avoir le temps d'effectuer les réparations et l'entretien du matériel, les navires sont à bout de bord, vieillissent avant l'âge pour certains, beaucoup sont très anciens. Le tonnage que nous pouvons mettre en ligne à cette époque est en très mauvais état, il est ainsi utilisé :

690.000 T.	servent aux importations du ravitaillement, de l'armement et des matières premières;
150.000	au trafic de charbon entre la France et l'Angleterre;
56.593	au service de la guerre;
165.000	à la marine militaire;
38.000	aux colonies;
58.000	au service des alliés;
16.000	au cabotage;
17.931	aux transports de pétrole.

d) *Destruction par l'ennemi.*

La France avait d'autre part subi de très fortes pertes en tonnage du fait de la guerre, les navires de guerre de surface allemands ne purent être employés que pendant un laps de temps très court et ne quittèrent pas les mers lointaines où la part de la France dans le trafic interallié était faible; ils ne nous firent donc subir que des pertes à proprement parler insignifiantes.

Le 27 avril 1915, le « Kronprinz Wilhelm », le dernier des bâtiments corsaires allemands fut interné dans un port neutre, il semblait donc que la guerre maritime était terminée, il n'en était rien.

A partir du 18 février 1915, les eaux baignant les îles Britanniques sont déclarées zones de guerre et les sous-

marins ennemis y coulent ou peuvent couler tout navire quel qu'il soit, qui y apparaît.

Plus tard, en mai 1915, les premiers sous-marins apparaissent en Méditerranée. Cette première période de la guerre sous-marine est terrible pour les navires marchands qui ne peuvent opposer aucune défense.

Le tonnage coulé par trimestre dépasse 300.000 tonnes pour les deux premiers trimestres de 1915; pour le troisième trimestre, le tonnage coulé atteint 500.000 T., il atteint son maximum en avril 1917 avec 800.000 T. dans le mois (tonnage interallié).

Au bout de quelques mois de lutte, la partie n'est plus aussi inégale; les navires de commerce se sont aguerris, les moyens de protection perfectionnés. On a généralisé les convois, camouflé les bâtiments, utilisé les écrans fumigènes. La marine perfectionne ses appareils de recherche par le son, de destruction par grenades ou filets. La période critique est passée, les alliés construisent plus de tonnage que n'en coulent les sous-marins.

Au torpillage des sous-marins s'ajoutent encore le danger des mines, mouillées dans certains parages par les croiseurs auxiliaires *Moewe* ou *Wolf* ou plus généralement par des sous-marins. De nombreux bâtiments sombrèrent sur les mines et disparurent à jamais.

La flotte marchande française perdit pendant les hostilités sept cent mille tonnes de navires.

	Nav. à prop. méc.	Voiliers	TOTAL
1914 (au 1 ^{er} août)	1.994.402	561.373	2.555.775
1918 (au 31 décembre)	1.558.567	328.272	1.886.819

(en tonnes)

Du 1^{er} août 1914 au 31 décembre 1918.

NAVIRES ENTRÉS DANS LA FLOTTE FRANÇAISE.

Montant total des entrées			Navires construits en France		
Propulsion mécanique	Voiliers	TOTAL	Propulsion mécanique	Voiliers	TOTAL
422.980	36.856	459.836	148.543	4.986	153.529

Navires construits à l'étranger			Navires achetés à l'étranger		
Propulsion mécanique	Voiliers	TOTAL	Propulsion mécanique	Voiliers	TOTAL
103.079	2.114	105.193	167.554	29.568	197.022

NAVIRES SORTIS DE LA FLOTTE DE COMMERCE.

Montant total des sorties					
Propulsion mécanique	Voiliers	TOTAL			
858.835	269.957	1.128.792			

Nav. détruits par faits de guerre			Nav. perdus par fortune de mer		
Propulsion mécanique	Voiliers	TOTAL	Propulsion mécanique	Voiliers	TOTAL
711.885	209.751	921.636	90.240	47.919	138.159

(en tonnes)

Comme on le voit, le tonnage français se trouvait dans des conditions défavorables par rapport à ses concurrents.

Car pour des besoins très largement accrus, pour les raisons que nous avons exposé précédemment, la marine marchande française ne pouvait mettre à la disposition des usagers, à la fin des hostilités, qu'un tonnage réduit de 700.000 tonnes, tonnage vieilli, usé, mal adapté aux divers trafics; les Compag. françaises ont du mal à desservir les lignes régulières. Le reste du trafic doit être momentanément abandonné.

2° — Prix prohibitif du tonnage à la fin de la guerre.

A ces conditions défavorables, on a pu constater une diminution et au mauvais état des 176.000 tonnes peser sur les prix demandés de la construction excessifs auxquels les navires à la fin de la guerre et les cinq années du pavillon ayant été levées, le chiffre de faire le cas sur les chantiers français est supérieur à celui des chantiers étrangers.

La reconstitution du tonnage des marines marchandes éprouvées par la guerre a été assurée soit par la construction de nouveaux navires, soit par l'achat de navires en service à l'étranger.

A ces deux points de vue, la France s'est trouvée dans des conditions défavorables. Le tonnage qu'elle a acquis moins bien approprié que celui récupéré par les marines marchandes étrangères lui est revenu plus cher.

Construction sur les chantiers français.

La guerre a brusquement arrêté la construction des navires de commerce en France. Pour donner une idée de l'ampleur et de la rapidité de la désaffectation des chantiers de construction navales il suffit de rappeler qu'au lendemain de la guerre, certains navires commencés avant les hostilités étaient restés au même point sans qu'il ait

été possible de les achever. Les statistiques de construction navale en France font ressortir par les chiffres suivants cette situation :

1915	92.388,37	tonneaux de jauge brute
1916	13.059,59	— —
1917	2.496,62	— —
1918	21.846,07	— —
1919	24.064,33	— —
Total	153.854,98	

Ainsi donc, alors qu'en 1913 les Chantiers français avaient construits 92.388,37 tonneaux de jauge brute, le chiffre des Voiliers TOTAL était tombé en 1917 à 2496 tonneaux. Les constructions de guerre totalisées n'atteignaient pas le chiffre de 105.114 en 1913.

Pendant ce temps, la production de certains chantiers étrangers avaient reçu de l'état de guerre lui-même un essor considérable. Le Royaume Uni, compte tenu des Dominions Britanniques construisait 1.980.000 t. en 1913. La construction parvenait en 1917 à 1.257.000 t.; en 1918 à 1.628.000; en 1919 à 1.979.000 t.

Aux Etats-Unis, accroissement formidable de la production en 1913, la production des navires de mer était de 228.000 t.; en 1917, 821.000 t.; en 1918, 2.600.000 t.; en 1919, 3.579.000 t.

Au Japon, production de 1913 était de 64.000 t.; en 1918, 489.000 t.; en 1919, 611.000 t.

En Italie, en 1913, 50.000 t.; en 1918, 60.000 t., en 1919, 82.000 t.

Des prix fabuleux ont été atteints, quelquefois plus de 3000 Frs. par tonneau de jauge brute pour l'achat de certains navires sur les marchés japonais, anglais ou américains.

La situation des nations maritimes alliées concurrentes dans la lutte économique d'après-guerre était singulièrement plus avantageuse. En effet le marché anglais qui avant-guerre alimentait non seulement l'armement anglais, mais nombre d'armateurs étrangers, notamment français, belges ou scandinaves se trouvait par suite de l'interdiction du transfert du pavillon réservé aux seuls armements anglais. Il s'en suivit un phénomène économique logique, à savoir un fléchissement relatif dans les prix des navires sur le marché intérieur. C'est ainsi que les vapeurs neufs anglais valaient en moyenne en 1917, un prix inférieur de moitié au prix moyen des marchés étrangers.

Il s'agit maintenant de tenter une estimation approximative de la charge que fait peser sur le fonctionnement des entreprises les prix excessifs auxquels les navires ont été payés.

Il convient de retenir pour faire le calcul d'amortissement qui nous préoccupe, les 1.500.000 t. qui ont été achetés à des prix exceptionnels.

A quel taux moyen peut-on évaluer ces prix et quels peuvent avoir été les amortissements qui ont été pratiqués sur ce tonnage depuis son achat?

Le prix du tonnage s'étant maintenu élevé jusqu'au mois de juillet 1920 et les navires livrés étant principalement des navires commandés à cette époque.

En adoptant comme chiffre moyen une valeur de 1650 Frs. le t. et en supposant que le tonnage ainsi, évalué ait été amorti à concurrence de 40 % pendant le temps où il a été exploité, on arriverait à cette conclusion que les 1.500.000 t. que nous avons isolés sont inscrits dans les livres d'armement au prix de 990 Frs. le t.

Comme le prix du tonnage au cours normal de 1923 peut être évalué à 500 Frs. le tonneau, il s'en suit que l'extra-coût qui affectait encore la valeur des 1.500.000 t. serait de 735 millions.

Cette évaluation ne paraît pas excessive étant donné que nombre d'achats de navires se sont traités entre 2000 et 3000 F. le tonneau, alors que nous avons adopté 1650 F. comme prix moyen.

D'autre part l'hypothèse d'un amortissement à 40 % nous paraît être un maximum, étant donnée l'importance des livraisons de navires survenue à la veille ou au moment même de la crise qui a paralysé l'industrie des transports maritimes et qui n'a permis aux entreprises de navigation que de pratiquer des amortissements modestes.

Il serait difficile de calculer les charges annuelles qu'entraîne cet extra-coût de 735 millions. Il faut en effet tenir compte de l'intérêt du capital, de l'amortissement et éventuellement de l'assurance.

Donc l'achat de tonnage effectué pendant la guerre dans la mesure du possible et pendant l'époque qui suivit aggrave pour de nombreuses années les charges de capital afférant à l'exploitation des entreprises maritimes.

3° — La France est frustrée lors du partage des navires ex-ennemis.

L'attribution du tonnage ex-ennemi donna lieu pour l'armement français à d'autres mécomptes.

L'armement français qui s'était trouvé dans une situation défavorable pendant la guerre comme nous venons de le voir pour construire ou pour acheter des navires, avait placé toute sa confiance dans le résultat des négociations interalliées relatives au partage du tonnage ex-ennemi. Les clauses inscrites sur ce point dans le traité de paix et dans les accords subséquents n'ont malheureusement pas répondu à l'attente de l'armement français.

Dès la déclaration de guerre la France avait été lésée dans l'attribution des prises maritimes. En effet, alors

que d'après les statistiques de « L'Allied maritime Transport » l'Angleterre avait saisi 600.000 tonnes de navires allemands dans les ports ou dans les parages qu'elle était chargée de surveiller, tonnage qui comptait 130.000 tonnes de paquebots, la France n'avait recueilli que 40.000 t. de navires allemands.

A une seconde étape de l'attribution des navires ex-enemis, la France s'est trouvée de nouveau mise dans une situation d'infériorité.

En effet certains pays neutres, au début de la guerre, avaient vu se réfugier dans leurs ports, un tonnage important de navires allemands.

C'est ainsi que 60.000 tonneaux de navires allemands s'étaient réfugiés dans les ports des Etats-Unis, au début des hostilités, et dans ce tonnage figurait 300.000 tonnes de paquebots. Le Brésil avait retenu pour sa part 200.000 tonnes de navires, l'Italie 150.000 dont 35.000 de paquebots, enfin le Portugal 150.000 t. Par l'effet d'un accord Wilson-Lloyd Georges auquel la France a été contrainte ultérieurement d'adhérer, il s'est trouvé que les Etats-Unis, le Portugal et le Brésil ont obtenu de conserver les navires réfugiés dans leurs ports, sans avoir à les remettre dans la masse des tonnages à partager, masse sur laquelle la France avait du fait du traité de paix le légitime espoir de concourir.

Le tonnage allemand à répartir qui était déjà largement inférieur aux pertes causées par la guerre sous-marine aux marines marchandes alliées, s'est donc trouvé diminué de tout le tonnage retenu.

Sur ce reliquat la France cru pouvoir formuler une demande de priorité non seulement en raison du fait qu'au point de vue général des tonnages de guerre elle était la plus éprouvée, mais également parce que ses chantiers de construction avaient cessé leur activité dans

l'intérêt commun des opérations militaires interalliées. Cette thèse ne fut pas admise et le tonnage ex-allemand fut partagé, au moins en ce qui concerne la France et l'Angleterre dans la proportion des pertes de tonnage subie par les deux puissances. La France avait eu par suite environ 1/9 du tonnage attribué à l'Angleterre, soit 208.448 T.

PAQUEBOTS ALLEMANDS PASSES SOUS PAVILLON ANGLAIS
OU AMÉRICAIN ET REMIS EN SERVICE SUR
L'ATLANTIQUE NORD.

1^o. — *Pavillon Anglais.*

1) Cunard:		
Berengaria (ex-Imperator)	52.706 t.	
2) White Star:		
Majestic (ex-Bismark)	56.550	
Homeric (ex-Columbus)	34.690	
Arabic (ex-Berlin)	17.324	
3) Royal Mail:		
Ghio (ex-München)	17.000	
4) Canadian Pacific:		
Empress of Scotland		
(ex-Kaiserin Victoria)	25.000	
Empress of India		
(ex-Prinz Friedrich Wilhelm)	16.000	
Montlaurier	17.000	

2^o — *Pavillon américain.*

1) United States Lines:		
Leviathan (ex-Vaterland)	56.000	
G. Washington (ex-G. Washington)	23.780	
América (ex-America)	21.140	
Agamemnon (ex-Kaiser Wilhelm II)	19.360	
Mount Vernon		
(ex-Kronprinzessin Wilie)	19.500	

2) United American Line:

Resolute	19.580
Reliance	19.650
Cleveland	15.740

3°. — *Pavillon Français.*

C. G. T. :

Roussillon (ex-Goeben)	8.800
-------------------------------	-------

L'Italie jouit d'une situation privilégiée du fait qu'elle obtint l'attribution de la plus grande partie du tonnage austro-hongrois sous prétexte que les navires attachés au port de Trieste par exemple devaient être considérés comme accessoires de ce port et suivaient par conséquent le sort du principal.

On se rend compte ainsi que, soit en ce qui concerne les puissances n'ayant pas subi de perte de tonnage du fait de la guerre, soit en ce qui concerne les marines marchandes alliées qui avaient subi les pertes de la guerre sous-marine, toutes ont eu soit du fait des prises, soit du fait des navires retenus, soit enfin du fait des négociations diplomatiques, une compensation proportionnelle supérieure à celle de la France qui ayant perdu 921.000 tonnes ne récupérerait à titre de réparations que 208.000 t.

Il convient de plus de faire ressortir que la France tenta vainement d'obtenir dans la répartition du tonnage ennemi un contingent de paquebots, qui fut en rapport avec les pertes particulièrement graves qu'elle avait subies dans cette catégorie de navires.

L'Angleterre opposa à ses demandes des objections répétées bien que ces navires ne lui fussent pas indispensables ainsi que l'a montré la suite des événements; certains de ces paquebots que la France avait revendiqués avec énergie furent en effet revendus quelques mois après par le gouvernement anglais, contrairement à l'accord

de Spa à des ressortissants allemands. En particulier la France ne put se faire attribuer aucun des très grands paquebots allemands tels que « Vaterland », « Bismarck », ceux-ci furent âprement réclamés par le Président Wilson et l'Angleterre.

Il y a lieu de signaler que 250.000 tonnes de navires ex-allemands environ ont été conservés par la France en plus des 208.000 tonnes mentionnées précédemment. Il ne s'agit pas là d'une opération de réparation des dommages de la France, mais d'une négociation purement commerciale par laquelle le gouvernement anglais a accepté de céder aux armateurs français par l'intermédiaire de leur gouvernement un lot de tonnage qui avait été attribué en gérance provisoire à la France et qui, sous l'accord en question, eut du faire retour à l'Angleterre par application des règles de partage du tonnage interallié.

Parmi ces navires, 150.000 tonnes ont été cédés à l'armement français à des conditions très désavantageuses, puisque leur valeur provisoire fut déterminée à un moment où le tonnage était particulièrement cher. Cette valeur qui représente environ 40 £ par tonne, c'est-à-dire plus de 2000 Frs. (£ = 50 Frs.) doit être comparée à la moyenne des prix réalisés par la vente des navires ex-allemands sur le marché anglais soit environ 8 £ (400 F.) par t. L'armement a cherché en vain à obtenir du gouvernement un ajustement dont le principe fut discuté.

4° — Prix de remboursement des navires détruits.

À des circonstances rendant la charge représentée par le capital très lourde pour l'armement français, vient s'ajouter une décision de jurisprudence qui a nui gravement aux intérêts de l'armement français. Elle se rattache du reste au point de vue juridique à une série de cas de même espèce jugés de même manière par la cour suprême. Il

s'agit de l'arrêt de la Chambre Civile de la Cour de Cassation du 19 décembre 1923.

Il s'agissait de déterminer à quel moment l'on devait se placer pour évaluer l'indemnité due aux armateurs pour les navires réquisitionnés; devait-on évaluer la valeur du navire au jour de la réquisition, au jour de la perte ou bien au prix de son remplacement. La date de cette évaluation importait énormément car le prix des navires avait considérablement monté au cours des hostilités, souvent du simple au double.

Dans plusieurs affaires, les Cours d'Appel eurent à déterminer l'époque à laquelle doit se placer l'évaluation du navire réquisitionné. Tandis que les Cours d'Appel d'Aix et de Rouen adoptèrent le jour de la réquisition pour fixer la valeur du navire perdu, la Cour d'Appel de Bordeaux se plaça au jour de la perte pour faire cette évaluation.

Enfin certains jugements tinrent compte dans la détermination de la valeur du navire de la hausse due aux circonstances économiques générales, au lieu de l'écarter sous prétexte qu'elle était due uniquement à la spéculation ou à l'exercice du droit de réquisition par l'Etat comme le prétendait la Cour d'Appel de Rouen.

L'affaire vint en cassation sur pourvoi contre un arrêt de la Cour d'Appel d'Aix.

La Chambre Civile jugea que l'autorité maritime, qui peut se procurer les navires nécessaires à la défense nationale et en enlever la disposition aux propriétaires, doit à ceux-ci une indemnité correspondant à la privation de jouissance si les navires sont ensuite restitués et à la privation de propriété si les navires ne sont pas restitués; dans ce dernier cas c'est le descriptif dressé au moment de la mainmise sur les navires qui fixe et limite les conséquences de la prise en charge par l'administration. L'indemnité

lorsque le navire périt au service de la Marine est fixée en tenant compte de sa valeur intégrale au moment de sa remise à l'autorité maritime. Et il convient de se placer pour déterminer la valeur du navire détruit, non au jour de la perte, mais au jour de la réquisition.

Par cet arrêt la Cour de Cassation cassa les arrêts de la Cour d'Aix et renvoya devant les Cours de Montpellier et d'Agen les affaires ayant fait l'objet de cette décision. Ces deux Cours d'Appel se rangèrent à l'avis de la Cour Suprême.

Il reste à déplorer que l'Industrie des Transports Maritimes ait eu dans le domaine de la réparation des dommages de guerre, une situation défavorable.

B. — Mesures prises par des gouvernements étrangers.

1° — Mesures prises par le Gouvernement Américain.

Un des trafics les plus rémunérateurs pour l'armement français, le transport des émigrants d'Europe vers les pays-neufs d'Outre-Atlantique était rendu impossible peu après la guerre.

Avant guerre les compagnies avaient réglé par un accord la part de chacune d'elles dans le trafic de l'émigration. L'accord de 1908 fixait à chacune d'elles pour le trafic nord-atlantique le pourcentage suivant : Nord-deutscher Lloyd 26,5 % ; Hambourg-America 19,60 % ; Transat 14 % ; Cunard 13,75 % ; Red Star 9,71 % ; White Star 8,60 % ; American Line 6,68 % ; Holland-America Line 6,63 % ; Anchor Line 3,4 %.

En fait 1.130.000 émigrants partaient vers l'Amérique du Nord en 1913 et 417.000 d'entre eux sur des navires allemands.

Les navires de la C.G.T. s'assuraient cette même année 60.000 émigrants, tandis que la C^{ie} F^{se} de Navigation à Vapeur (Armement Fabre) en embarquait 44.000, cha-

cun de ces contingents comprenait environ 36.000 Italiens.

La répartition du trafic d'émigration entre les pavillons devait être profondément modifié par le traité de Versailles (art. 3227). Les pavillons des anciens états alliés pouvaient escompter un brillant avenir; le mouvement d'émigration ralenti par la guerre reprenait rapidement; 430.000 individus en 1919-20 et 805.000 en 1920-21; sur les 477.000 débarqués à Ellis-Island en 1920, les deux C^{ies} F^{ses} en avaient amené 1/5 (59.000 à la C.G.T. et 40.000 à Fabre).

Mais le gouvernement des Etats-Unis prit des mesures pour pratiquement réduire à néant cette émigration. Ceci fut du d'une part à la crainte des vieux américains (émigrés d'origine anglo-saxonne et scandinave) de se voir submerger sous le flot des nouveaux-venus, arrivés surtout de l'Europe Centrale et Orientale et difficilement assimilables, d'autre part à la crainte de l'immigration Chinoise et surtout Japonaise sur la côte est. D'ailleurs la crise de 1920-21 poussait à ne plus admettre de nouveaux travailleurs.

Le 19 février 1921 parut le Dillingham Immigration Bill édictant que désormais le nombre des étrangers de chaque nationalité admis à pénétrer annuellement aux Etats-Unis ne pourrait dépasser un pourcentage égal à 3 % du nombre de leurs compatriotes établis dans le pays en 1910. Ce bill est resté en vigueur pendant trois ans et fut remplacé par le Reed Bill du 26 mai 1924; le pourcentage n'est plus que de 2 % calculé d'après le recensement de 1890, ainsi tandis que le Dillingham Immigration Bill autorisait l'entrée de 357.000 individus, le Reed Bill en admettait seulement 161.990. Les races du nord et de l'est de l'Europe devaient fournir 87 % des nouveaux arrivants.

Les lois de restriction américaines allaient porter le plus grave préjudice aux Compagnies Transatlantiques: en un an l'émigration d'Europe aux Etats-Unis tomba du chiffre de 805.000 (1920-21) à 309.000 (1921-22); cependant le Dillingham Bill avait provoqué dans certains pays, notamment en Italie une sorte de ruée en masse et l'émigration allemande s'était notablement accrue après la crise intérieure de 1922; aussi le chiffre des arrivées remonte-t-il à 522.000 en 1922-1923 et à 706.000 l'année suivante; mais sous le coup du nouveau bill, la période 1924-25 marque le recul définitif et le chiffre s'abaisse à 304.000, soit à peu près le quart de celui de 1913.

Si les mesures de restriction jetèrent la perturbation dans le trafic transatlantique, elles ne devaient pas cependant porter une égale atteinte à tous les pavillons en présence: les Compagnies françaises allaient se trouver parmi les plus défavorisées car l'émigration de l'Europe Centrale et Méditerranéenne constituaient avant guerre une de leurs principales ressources. Notre pavillon qui n'avait jamais pu compter sur l'émigration nationale toujours demeurée insignifiante, transportait en 1913 près de 30 % de l'ensemble des émigrants italiens à destination des Etats-Unis: or le contingent attribué à ceux-ci depuis 1924 n'atteint pas le 1/60^e de leur effectif moyen d'avant-guerre.

Par contre les lignes allemandes et surtout anglaises furent très favorisées, car il existe une population d'origine germanique et anglaise très importante aux Etats-Unis et le contingent alloué annuellement à cette catégorie d'émigrants en est d'autant plus élevé.

D'autre part un grand nombre de ces émigrants revenaient dans leur pays d'origine soit pour s'y retirer, soit simplement pour y effectuer des séjours. Ils fournissaient un contingent très intéressant dans le sens d'ouest en est et leur nombre atteignit certaines années d'avant-guerre

450.000. Les mesures américaines firent forcément diminuer ces transports dans une très grande proportion.

2° — *Mesures prises par le Gouvernement Italien.*

Mais l'armement français pouvait espérer conserver le transport de nombreux émigrants à destination de l'Amérique du Sud et en particulier le contingent extrêmement important des Italiens qui se dirigeaient vers ces contrées.

Chargeurs réunis, Fabre Line s'assuraient avant-guerre la part la plus importante de ces transports, de même la C. G. T. transportaient les émigrants espagnols et madériens qui se rendaient à Cuba et au Mexique. Si le trafic vers les Antilles et le Mexique put subsister, le transport des Italiens se vit contrecarré par les mesures législatives prises par le gouvernement fasciste, 1° pour rendre très difficile l'émigration des nationaux, 2° pour assurer au pavillon italien le transport des émigrants. Ces mesures ont gêné considérablement l'armement français.

Immédiatement après le vote du Dillingham Bill, le gouvernement italien avait limité à 12 % la proportion des nationaux qui pourraient quitter les ports du royaume sur des navires étrangers, mais la patente n'était plus désormais concédée que pour chaque navire et chaque voyage (Décret du 13 juin 1922), et les agents des C^{ies} étrangères durent prendre l'engagement sous peine de sanctions sévères de ne point faire de propagande publique sur le territoire italien dans le but d'attirer les ressortissants indigènes dans les ports étrangers; à partir de 1922, les C^{ies} Italiennes modernisèrent leurs navires et améliorèrent les conditions d'hygiène de leurs installations, elles purent prétendre au monopole du transport des émigrants nationaux; le Commissariat de l'Emigration à Rome n'autorise plus pratiquement aucun passager de troisième classe émigrant à s'embarquer sur des bateaux étrangers.

Seule la C^{ie} Fabre put obtenir le bénéfice de la patente pour les Etats-Unis, encore cette autorisation n'étant valable que pour un seul voyage put être retirée d'un moment à l'autre.

Le nombre des émigrants vers les Etats-Unis est tombé de 169.000 en 1920, à 8523 en 1925-26, mais augmenta vers l'Amérique du Sud, surtout vers l'Argentine (53.000 en Argentine en 1925 contre 28.000 en 1920).

Les Polonais, Tchèques, Hongrois et Autrichiens forment depuis cette époque la majorité du faible contingent transporté chaque année sous pavillon français, le gouvernement assurant à ses compagnies le quasi-monopole du transport de ses propres émigrants grâce à un système de contrôle de l'émigration empêchant pratiquement leur embarquement sur des navires étrangers.

C. — Lois sociales.

Journée de huit heures.

Les lois sociales de l'après-guerre changèrent considérablement les conditions d'exploitation des navires marchands par l'Armement français. Les prix de revient augmentèrent d'une manière considérable. Le gouvernement fit voter une loi instituant un régime de travail nouveau et limitant la durée du travail à huit heures. De nombreuses considérations le poussèrent dans cette voie, entre autres la tendance violence des mouvements sociaux de l'après-guerre, conséquence inévitable de celle-ci et l'institution dans l'est et le centre de l'Europe de gouvernements communistes ou communisants. Il parut nécessaire de réaliser cette vieille réforme dans le régime du travail demandée depuis longtemps par les partis avancés.

C'est par la loi du 2 août 1919 et un règlement d'Administration Publique du 24 février 1920 que le régime

des huit heures a été appliqué à la marine marchande. Si l'on a introduit ce nouveau régime dans la marine marchande par une loi spéciale, c'est que les conditions mêmes de l'industrie des transports sont différentes de celles des autres branches de la production. En effet, pour la marine marchande la plupart des arguments en faveur de la réduction des heures de travail ne s'appliquaient pas, et en particulier on ne pouvait faire valoir l'utilisation des loirs, ainsi créés pour le personnel.

Mais ce qui place surtout l'industrie des transports maritimes dans une situation toute différente de celle des autres branches de la production, c'est que celles-ci, quoique ayant toutes à lutter contre la concurrence des industries similaires étrangères peuvent être protégées contre cette concurrence par une barrière douanière; au contraire pour les industries maritimes, on ne peut assurer aucune protection; c'est le régime de la libre concurrence qui joue pour elle et par conséquent si l'on aggrave ses charges, on la met en état d'infériorité manifeste vis-à-vis des autres nations. Il semble bien, étant donné les raisons de première importance nécessitant la conservation d'une marine marchande en rapport avec la position de la France dans le monde, que cette réglementation ne pouvait être instituée que par voie d'accord international et à condition que les marines étrangères concurrentes prisent les mêmes mesures. Aussi lorsqu'on a introduit le régime des huit heures dans la marine marchande était-on persuadé que les autres nations allaient l'appliquer à leur tour dans le plus bref délai. C'est ainsi que le Commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande parlant comme commissaire du gouvernement au Sénat le 24 juillet 1919 croyait pouvoir dire que notre exemple allait être aussitôt suivi par les autres nations et considérait comme une impossibilité pratique que les huit heures ne

fussent pas introduites dans les marines étrangères. Or ce que M. Dupuy considérait comme quasi-impossible s'est produit; nous étions à l'époque le seul pays qui ait introduit les huit heures dans la marine marchande. En effet la limitation à huit heures de la durée journalière de travail, malgré les efforts tant du gouvernement français que des représentants des syndicats ouvriers et des armateurs français a été repoussé par les marines étrangères à la conférence internationale du travail de Gênes en 1920. L'Angleterre qui, à la conférence paritaire maritime internationale réunie à Bruxelles en janvier 1921, avait promis de faire un essai loyal de la loi de huit heures sur neuf navires de types différents n'a même pas voulu tenter cette expérience; en effet à la conférence paritaire internationale de Stockholm les 11 et 12 août 1921, la Fédération Internationale de l'armement estimait ne plus pouvoir tenter l'essai sur quelques navires en raison de la crise qui sévissait dans la marine marchande. Au cours de la séance du 8 mars 1922 de la Commission Paritaire Maritime Internationale de Paris, le représentant de l'armement anglais parlant au nom de ses collègues étrangers a déclaré que « les huit heures doivent être reléguées dans la liste des causes perdues. Il y a quelque chose de plus grand que nos aspirations, ce sont les circonstances économiques qui nous dominent et elles n'ont rien à voir avec les préoccupations humanitaires en ce moment-ci. Je suis extrêmement désappointé que l'expérience n'ait pas été tentée en Angleterre. A mon avis elle aurait montré d'une façon indiscutable que le système de cette loi de huit heures est absolument impraticable à bord des navires. Nous avons assisté à une vaste expérience qui a été faite en France nous avons suivi les résultats qui se sont traduits par un surcroît de dépenses pour la flotte française.

· Nous vivons dans un monde appauvri et c'est ce monde

qui vient nous dire: nous ne pouvons pas payer plus. La question des huit heures est une question définitivement classée. Peut-être dans un avenir lointain ou rapproché le monde viendra nous dire: nous pouvons payer plus; mais pour le moment cet instant n'est pas encore venu ».

De même à la Conférence Internationale des Gens de Mer qui avait pour objet l'internationalisation des huit et qui s'est réunie le 1^{er} août 1922, le délégué des marins anglais, M. Havelock Wilson s'est déclaré nettement hostile, étant les circonstances existant à cette époque, à l'introduction de la loi de huit heures dans la marine britannique, craignant que cette réforme n'accrut le chômage qui sévissait si durement dans la marine anglaise.

Non seulement l'armement, mais le prolétariat étranger refusait tout effort en faveur de la loi de huit heures.

Dès lors on ne peut s'étonner des conséquences qu'une stricte application du principe des huit heures devait amener dans notre marine marchande, puisque du fait de cette loi nous avons subi des charges très importantes comparativement à celles des autres marines marchandes.

Les conséquences de l'application des huit heures à la marine marchande ont été d'autant plus graves que, ici peut-être plus que pour les autres branches de la production, c'est de la manière la plus stricte possible qu'on a appliqué le régime des huit heures et que le décret du 24 janvier 1920 manque de souplesse et est très critiquable, notamment en ce qu'il considère comme temps de travail.

En effet ce règlement d'Administration Publique stipule qu'« est considéré comme temps de travail effectif, le temps pendant le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine dans des locaux qui lui servent d'habitation à bord » (art. 1^{er}, § 6).

Or quiconque a navigué sait qu'il est difficile d'assimiler à un travail d'atelier les longues périodes de veille

ou d'attente si fréquentes dans la vie du matelot; en réalité le travail à bord effectué sur le pont consiste en grande partie dans une obligation de présence sans manifestation positive d'activité.

Par suite de cette manière d'interpréter la loi de huit heures, la marine marchande française a subi des charges d'autant plus lourdes.

Or cette industrie n'est pas une industrie de production, la diminution des heures de travail ne pouvait être compensé par un rendement horaire supérieur, il fallait nécessairement augmenter l'effectif de l'équipage dans la proportion de la réduction des heures de travail, d'où les charges si lourdes qui ont pesé sur notre marine marchande. C'est ainsi que les vapeurs français qui, avant la loi avaient six hommes de pont et deux officiers en dehors du capitaine sont maintenant tenus d'avoir un effectif de neuf hommes et de trois officiers, sur la plupart des cargos, l'augmentation du personnel a été de 35 % soit une dépense additionnelle annuelle de 84 Frs. par tonne. M. Josse disait au mois de juin 1922 à la Chambre des Députés que « d'après une étude approfondie il ressort que les charges annuelles résultant pour les armateurs de l'application de la loi s'élèvent en moyenne par jauge de tonne brute à 18 Fr. pour les caboteurs, 30 F. pour les voiliers longs-courriers, 70 F. pour les cargos longs-courriers 166 F. pour les navires mixtes, 133 F. pour les paquebots longs-courriers. Quant aux vapeurs de charge, leur charge annuelle supplémentaire varie de 15 à 80 F. par jauge de tonne brute suivant qu'il s'agit de navires ayant le service des transports sous le régime de la loi de 1907 ou de ceux ayant gardé le service de deux quarts.

Du fait du mode d'application, le taux du fret français avait augmenté dans de telles proportions que notre commerce ne peut plus l'utiliser, et nous payons une re-

devance annuelle d'un milliard aux marines marchandes étrangères.

D'après un tableau qui figure dans la Revue du Bureau International du Travail, la durée du travail en mer est sur le pont de 84 heures par semaine dans toutes les marines étrangères, en France elle est de 56 heures dans lesquelles sont d'ailleurs comprises huit heures supplémentaires.

De même dans le service général, le nombre d'heures n'est que de 56 chez nous au lieu de 70 à 84 soit une moyenne de 77 dans les marines étrangères.

D'après le Moniteur de la Flotte, là où un cargo suffisait avant la guerre pour transporter 6000 tonnes de marchandises il en faut maintenant deux et 80 hommes d'équipage au lieu de 20.

Tel est le résultat de la loi du 2 août 1919 dans la marine marchande, loi grévante l'armement français d'une charge de plus de 177 millions de francs par an (£ = 40 F.) d'après le Comité Central des Armateurs de France.

La grave question de la loi de huit heures et celle de l'état d'infériorité dans lequel se trouvait par suite placée notre marine marchande furent portées devant le Parlement au mois de mars 1922 par M. Brindeau qui, à la tribune du Sénat interpella le gouvernement à ce sujet. A la suite du débat qui s'institua et de l'ordre du jour qui, le clôtura, le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande conformément aux engagements qu'il avait pris devant le Sénat nomma une commission paritaire en vue d'étudier un projet de décret destiné à placer l'armement français, au point de vue de l'organisation du travail à bord sur le même plan que les armements étrangers. La commission paritaire ne put tenir que deux réunions et n'aboutit pas à un accord. Dans ces conditions, le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, usant du droit

qui lui était conféré, prépara et soumit en juillet 1922 aux organisations syndicales d'armateurs et de marins un projet de décret destiné à atténuer les dispositions du Règlement du 24 février 1920 pris pour application de la loi du 2 août 1919.

Ce projet reposait sur une nouvelle définition du travail effectif et ne touchait pas au principe posé par la loi du 2 août 1919.

Malgré l'opposition de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, le projet en question fut après approbation du Conseil d'Etat soumis à la signature du Président de la République le 5 septembre 1922 et publié le 15 du même mois.

Le décret fut suivi de trois circulaires en date des 15 et 18 septembre et 5 octobre 1922 qui en précisaient les conditions d'application.

Ce décret par une compréhension plus large et plus juste du principe des huit heures a remis notre marine dans une situation moins inégale vis-à-vis de la concurrence des marines étrangères. Le Gouvernement n'a pas cru devoir suspendre le régime des huit heures comme le demandait le Comité des Armateurs de France, mais le nouveau décret prévoit un régime bien différent de celui du décret du 24 février 1920 puisqu'en fait le personnel de pont qui était soumis par décret au régime des trois quarts va être soumis au régime de deux quarts.

C'est presque uniquement en calculant d'une manière différente ce qu'il faut entendre par travail effectif que l'on est arrivé à modifier aussi profondément le régime en vigueur. La loi du 2 août 1919 se bornait à décider que la durée du travail effectif devait être de huit heures par jour ou de quarante-huit heures par semaine ou être basée sur une limitation équivalente établie sur une période de temps autre que la semaine (art. 1^{er}) ; elle ne spécifiait

pas ce qu'il faut entendre par travail effectif; aussi alors que dans le décret du 24 février 1920 on considérait comme heures de travail les périodes pendant lesquelles le travail n'est pas continu et ne consiste qu'en une simple nécessité de présence, ne comportant que certains moments d'action, le décret du 5 septembre 1922 essaye de faire cette discrimination entre le temps de présence et le travail effectif et arrive ainsi tout en respectant les termes de la loi du 2 août 1919 à un régime tout à fait différent du régime antérieur.

Le nouveau décret fit cette discrimination entre la simple présence et le travail effectif en établissant une durée de présence plus longue. Mais, étant donné que le service du personnel de la machine peut toujours être envisagé, en raison de sa nature et de sa continuité et des formes pénibles de son exercice comme un véritable travail effectif, le nouveau décret n'y a pas touché, la durée de la journée de travail est toujours de huit heures pour le personnel de la machine.

Par contre le travail du personnel du pont et du service général étant d'une nature toute différente et comportant de nombreuses périodes d'inaction, le décret du 5 septembre 1922 vient modifier le régime qui leur était appliqué.

Mais une difficulté surgissait, car tandis que pour les industries de terre on peut, en tenant compte de la différence qu'il y a entre la simple présence et le travail effectif, ajouter une ou deux heures de présence afin qu'il y ait bien huit heures de travail effectif, ici une telle mesure était impossible.

En effet, comme il est dit dans le rapport au Président de la République précédant le décret: « La durée du travail effectif des navigateurs de l'un et l'autre sexe et de tout âge, employés à bord d'un navire, y compris na-

tuellement les agents du service général, ne peut excéder huit heures par jour (art. 1^{er} de la loi du 2 août 1919) le législateur de 1919 a décidé que: « l'organisation du service des équipages doit obligatoirement être réglé à trois quarts ».

Il fallait donc pour pouvoir modifier le décret du 24 février 1920 décider que pour le personnel du pont et du service général huit heures de travail effectif correspondaient à douze heures de présence à cela sans s'occuper si en fait il en était exactement ainsi. « La durée de présence correspondant à huit heures de travail effectif est fixée à douze heures par jour ».

Grâce à cette simple disposition par laquelle on admet que douze heures de présence équivalent à huit heures de travail effectif on va pouvoir organiser le service du pont à deux quarts au lieu de trois.

Ainsi tout en restant dans les termes mêmes de la loi du 2 août 1919, on est arrivé grâce à cette discrimination à rétablir sur nos navires le service des deux quarts et à nous placer à peu près dans les mêmes conditions que les marines étrangères au point de vue de la réglementation du travail à bord.

D'autre part le décret du 5 septembre 1922 modifie le régime établi par le décret du 24 février 1920 au point de vue du nombre d'hommes nécessaire pour chaque bordée.

Sous le régime du décret du 24 février 1920, l'effectif du personnel subalterne de pont devait comprendre au minimum trois hommes par bordée, celui du 5 septembre 1922 a constitué à deux hommes au lieu de trois les bordées de pont pour les navires ne faisant que de faibles séjours à la mer ou qui sont d'un faible tonnage.

Telles sont les principales conséquences du décret du 5 septembre 1922, le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine

Marchande reconnut lui-même que le nouveau décret revenait au régime de la loi du 17 avril 1907 puisqu'il dit dans son rapport au Président de la République: « le projet de décret apporte au décret du 24 février 1920 diverses modifications dont l'effet est de replacer la réglementation française du travail et des effectifs maritimes au moins sur le plan de la législation de 1907 ».

Mais ce décret plaça-t-il l'armement français dans des conditions équivalentes à celles dont bénéficiait l'armement étranger? Il semble que non, car la marine marchande française observe le repos hebdomadaire, si bien que sur les navires français le personnel du pont et du service général de travail que soixante-douze heures par semaine au lieu de quatre-vingt-quatre sur les navires étrangers.

D'autre part le service de nuit est effectué sur certains navires étrangers, sur les navires français il est limité aux besognes nécessaires à la conduite et à la sécurité du navire.

<i>Détail de l'Effectif</i>	<i>Type «Fort» français 5500 Tx.</i>	<i>Type Mount anglais 5200 Tx.</i>
Commandant	1	1
Officiers	3	3
Elève Officier	1	—
T.S.F.	1	1
Maître	1	1
Charpentier	1	1
Matelots	9	7
Novices - Mousses	2	2
Mécaniciens	4	4
Graisseurs	3	3
Elève mécanicien	1	—
Chauffeurs	9	12
Soutiers et aides	6	1
Ouvrier	1	—
Manœuvre	1	—
Maître d'hôtel intendant	1	1
Second maître d'hôtel	—	1
Cuisiniers et aides	3	2
Boulangier-cambusier	1	—
Garçons	2	1
	51	41

Comparaison entre l'effectif des cargos de ligne de la Compagnie des Chargeurs Réunis type «Fort de Troyon» et les cargos type «Mount Everest» de la Sefton Line.

Navires identiques et placés sur le même trafic, donc en concurrence directe.

On voit donc que les charges imposées à l'armement français, si elles ont été très lourdes entre 1920 et 1922 furent très réduites par le décret de 1922 qui les plaça

sur un pied sensiblement équivalent à celui de leurs concurrents.

Néanmoins pour certains types de navires l'armement français restait très désavantagé.

M. J. Fraissinet donne les exemples suivants:

Le navire italien « Cavi » de 4000 t. a un équipage de 24 hommes; sous pavillon français, pour faire naviguer l'« Huvanne » de 3200 t. conformément aux règlements il faut 38 hommes. Le norvégien « Imperator » est armé avec 20 hommes, il lui en faudrait 40 sous pavillon français.

Mais les sages dispositions du décret Rio ne furent pas maintenues. Un nouveau décret du 1^{er} avril 1925 pris par M. Léon Meyer Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, annula la plupart des dispositions du décret Rio pour revenir au si fâcheux régime antérieur.

De ce fait l'armement français se trouva lourdement handicapé dans sa lutte sur le plan international par ces mesures sociales si funestes.

D. — Conditions Economiques.

Des conditions économiques et monétaires assez spéciales sont les caractéristiques du régime français durant ces dernières années, mais il y a un certain nombre de facteurs qui sont les mêmes depuis longtemps, depuis qu'il existe en France une industrie des transports maritimes qui grèvent lourdement notre armement par rapport aux armements étrangers, lui donnant en quelque sorte un désavantage permanent inhérent soit à la constitution géographique de notre pays, soit à sa constitution économique, industrielle, sociale et même politique. Ce sont ces côtés de ce si vaste problème que nous allons examiner maintenant.

1° — *Situation géographique de la France.*

La situation géographique de la France si favorable par certains côtés à l'industrie maritime par suite de sa situation sur trois mers, avec des côtes et des ports le long des routes maritimes les plus fréquentées du globe offre de par cette situation même des inconvénients certains pour notre armement.

En effet notre position à l'extrémité occidentale de l'Europe nous met dans une situation telle que nos navires partant de nos ports ne longent aucune côte où ils puissent trouver un complément de fret, il faut qu'ils partent de France avec des cales remplies s'ils ne veulent accomplir le voyage sur lest.

Par contre nos concurrents étrangers, anglais, hollandais, norvégiens, allemands, italiens, partant de leurs propres ports peuvent « toucher » le littoral français sans déroutements importants; comme le fret qu'ils peuvent trouver en France n'est pour eux qu'un complément de cargaison, ils peuvent offrir des prix très bas que nos armateurs ne peuvent accepter sous peine de travailler à perte; ils enlèvent ainsi à notre armement un fret très intéressant et d'autre part font baisser le taux des frets sur le marché français; comme en outre on ne trouve pas chez l'exportateur français ce « nationalisme » économique que l'on trouve au plus haut point chez les exportateurs étrangers, surtout ceux des pays à gouvernements totalitaires où les exportations sont entre les mains de l'Etat, nos exportateurs ne voient dans le choix du navire qu'une question uniquement de prix et ne se préoccupent pas de sa nationalité. « Il existe à l'étranger une forme de nationalisme qui, quoiqu'étant moins spiritualiste que la nôtre, témoigne d'une plus exacte compréhension des intérêts nationaux ».

Nos têtes de ligne ne pouvant faire les mêmes conditions que les transporteurs étrangers se voient privées de chargements qui leur revenaient de droit.

D'autre part si la France a peu de ports dont l'importance puisse se comparer à celle d'Anvers, de Hambourg ou de Rotterdam, elle en possède une quantité de petits qui, mal outillés, sans arrière pays, sans trafic, se voient conservés et subventionnés pour des buts électoraux au détriment de l'outillage des grands ports.

Du reste il n'existe aucune coordination réelle entre les divers transports.

Transports maritimes, fluviaux, ferroviaires, automobiles, les prix de transport entre certaines régions industrielles françaises et Anvers, par exemple, sont moindres qu'entre ces régions et les ports français les plus proches. Les tarifs de chemin de fer sont de 4,5 F. lès 100 K^o de Roubaix à Anvers et 14,75 de Roubaix au Havre (H. Cangardel. Discours prononcé à l'association de l'industrie et de l'agriculture le 31 janvier 1934).

2^o — *Cherté de la Construction Navale.*

L'armement encaisse des recettes sur le marché international aux prix qui y sont universellement pratiqués; au contraire une partie importante de ses dépenses est soldée aux prix du marché national. Si les prix intérieurs dépassent les prix pratiqués par les concurrents étrangers pour les dépenses de même ordre, c'est une nouvelle cause d'infériorité.

Alors que la plupart de nos industries étaient protégées, nos chantiers navals n'étaient pas défendus par des tarifs douaniers.

Les chantiers après-guerre demandaient des prix prohibitifs en effet ils étaient surchargés de commandes, tou-

tes les marines ayant besoin de navires, et en cela notre marine était défavorisée, elle avait tout son tonnage à reconstruire ou à peu près; il n'en était pas de même des concurrents qui avaient équipé leur flotte au moment où la construction était infiniment moins cher; d'autre part par suite des commandes dont ils étaient surchargés, les chantiers demandaient des délais de livraison très importants; du reste après-guerre le crédit maritime n'existait pas en France, il a fallu l'attendre jusqu'en 1928: les armateurs n'avaient que des capitaux restreints, qui fondaient de jour en jour par rapport aux monnaies étrangères dans lesquelles ils étaient obligés de régler certaines des constructions effectuées pour leur compte.

D'autre part les achats de navires construits antérieurement étaient également fort dispendieux étant donné la hausse importante des prix sur le marché des navires.

Ainsi l'armement français se heurtait à des conditions fort dispendieuses après-guerre pour le renouvellement du matériel naval.

Commander des navires à l'étranger, par exemple en Angleterre où l'on pouvait obtenir des navires dans des temps relativement courts, c'était l'obligation de régler en monnaie étrangère, c'est-à-dire à un prix incertain étant donné qu'un bâtiment est généralement payé en plusieurs versements.

Commander en France c'était attendre parfois longtemps, payer cher étant donné le prix de revient de nos chantiers.

III. — L'effort de redressement de l'armement français.

1° — Importance et rapidité.

Nous avons étudié dans les chapitres qui précèdent les conditions dans lesquelles se trouvait dans les années qui suivirent immédiatement la guerre l'industrie maritime des transports. On a vu quelles étaient les difficultés redoutables auxquelles se heurtait l'armement, il ne faut pas le nier, les facteurs économiques étaient largement favorables à une rapide ascension du tonnage français, mais les facteurs techniques et financiers rendaient cette reconstitution très difficile, rendons ici pleinement hommage aux efforts de l'armement français pour reconstituer son tonnage d'avant-guerre et même le dépasser, il faut reconnaître qu'en cette matière l'armement a été grandement aidé par les facteurs psychologiques et économiques, par la foi qui animait les français dans l'avenir de leur pays; dans la certitude dans laquelle se trouvait l'opinion étrangère d'un relèvement rapide de la France, dans l'aide rapporté tant par l'Etat que par nos entreprises bancaires dans le financement de cette reconstitution.

L'armement s'est trouvé dans la situation suivante après guerre: nécessité d'assurer coûte que coûte même avec des moyens de fortune et des navires souvent peu appropriés

à leur tâche, les services essentiels; il fallait étant donnée la situation du matériel existant se procurer dans le délai le plus rapide un nombre de navires relativement élevé, car on ne pouvait attendre le temps nécessaire à des constructions neuves, temps comprenant pour certains types de navires des délais supérieurs à trois ans; l'industrie des transports maritimes se trouve dans des conditions telles qu'elle ne peut comme certaines industries, abandonner temporairement une ligne ou un service, une clientèle met de nombreuses années à se constituer et si on ne peut répondre à ses besoins elle se tournera vers une concurrence toujours à l'affût et sera perdue définitivement.

2° — Moyens employés.

a) *Achats en Angleterre.*

L'armement tenta donc de se procurer des navires d'occasion pour pouvoir maintenir son pavillon et pour cela il fut nécessaire d'acheter du matériel naval en Angleterre qui en disposait en abondance et consentait à le céder.

Ces achats en Angleterre furent d'autant plus onéreux que leur règlement fut soumis à une erreur à la fois psychologique et économique des armateurs; à cette époque la livre sterling cotait environ 40 F., l'armement crut que cette poussée de la livre sur le marché des changes ne se maintiendrait pas et que la livre sterling ne tarderait pas à reprendre son cours traditionnel d'avant-guerre soit £ = 25 F.

En conséquence ils demandèrent à la direction de la Marine Marchande au Ministère des Travaux Publics par l'intermédiaire de laquelle était conduite la négociation, de demander des délais de paiement s'étendant sur une période assez longue, le montant des échéances étant libellé en livre sterling.

Or il se produisit exactement le contraire de ce que l'armement français avait prévu en ce sens que la livre sterling au lieu de tendre vers la parité d'avant-guerre, s'en écarta de plus en plus au point d'atteindre vers 1924 le cours de 90 F. pour une livre sterling. En sorte que le prix que l'on dut payer pour ces achats de navires en Angleterre, prix déjà élevés devinrent tout à fait prohibitifs surtout en considération de la valeur des navires vendus; ceux-ci comprenaient des navires ex-allemands dont les armateurs anglais ne se souciaient pas d'assumer la charge et d'autre part un certain nombre de navires qui, soit en raison de leur âge, soit en raison de leurs défauts techniques ou de leur difficulté d'exploitation leurs étaient à charge.

Des négociations pour l'achat de tonnage furent poursuivies concurremment avec les Etats-Unis et le Brésil pour l'achat d'une partie du tonnage que ces pays avaient reçu et qui excédait leurs besoins.

Mais si au début les négociations commencées au mois de juin 1919 par l'intermédiaire de M. Tardieu semblèrent devoir aboutir, elles se heurtèrent rapidement à l'hostilité du directeur du Shipping Board bien que les armateurs français aient accepté en principe les conditions demandées. Les négociations portaient sur un certain nombre de navires d'une p. en lourd de 230.000 t. construits et sur des navires de 500.000 t. de P. en lourd à construire; les négociations finalement ne purent aboutir.

Des négociations poussées plus avant furent entamées avec le Brésil qui disposait d'un tonnage excédant visiblement ses possibilités d'exploitation.

Elles entrèrent dans une phase intéressante quand en juillet 1919 le Gouvernement français demanda aux armateurs une réponse dans les 48 heures si les armateurs français étaient disposés à acheter pour leur propre compte

les navires allemands saisis par le Brésil et quel était le prix global sur lequel ils acceptaient de traiter.

Les armateurs français acceptèrent et offrirent cent millions.

Au mois de décembre 1919 le gouvernement brésilien mit la France en demeure de lever l'option qu'elle avait sur les navires. Cette situation se prolongea au delà du 1^{er} juillet 1920 date à laquelle les propositions de l'armement français devenaient caduques. Finalement l'affaire n'eut aucune suite.

Par contre les négociations avec l'armement anglais aboutirent assez rapidement sur les points essentiels, elles durèrent pendant plusieurs années quant à la fixation du prix définitif à payer.

Le Gouvernement Français avait reçu en gérance un tonnage supérieur de 250.000 t. environ à celui dont le traité de paix interprété par l'accord Wilson-Lloyd George lui attribuait la propriété.

Ces 25.000 t. devaient faire retour au Royaume-Uni dans le lot duquel aux termes de l'accord précité ils devaient entrer.

La perspective de ce dessaisissement provoqua dans les milieux maritimes une grande émotion et des négociations furent entreprises avec les représentants du Gouvernement Anglais.

Ces négociations aboutirent tout d'abord à une solution aux termes de laquelle le gouvernement anglais acceptait de vendre aux armateurs français 150.000 tx. pris parmi les navires gérés par la France.

Une seconde tranche de 100.000 tx. fut cédée par le gouvernement anglais dans les mêmes conditions à la suite de négociations ultérieures.

Les contrats de vente prévoyaient des paiements échelonnés sur une période de cinq ans, des valeurs provi-

soires furent attribuées à chaque navire. La première évaluation fut effectuée par MM. Kellock and C^o de Londres à un prix très élevé, puis par suite de la baisse ces évaluations furent réduites d'un quart.

Aux termes de la conférence de Spa (juillet 1920) les navires devaient être évalués au prix moyen payé par les ressortissants anglais lors d la vente, ce qui assignait aux 150.000 tx. une valeur très inférieure à celle attribuée par MM. Kellock. Finalement une fixation définitive ne put être établie avant le 1^{er} juillet 1923, elle aboutit à un règlement forfaitaire, les conditions fixées par la conférence de Spa ne pouvant être remplies.

D'autre part les armateurs eurent avec le fisc des contestations très longues, l'administration de l'enregistrement prétendant faire payer un droit de 5 % sur le prix des navires.

Après le dépôt d'un projet de loi dispensant de cette taxe les navires, un amendement fut voté par les chambres n'accordant cette dispense qu'aux navires achetés par des organisations coopératives, amendement du reste guidé par des considérations démagogiques.

b) *Constructions en Angleterre.*

Lorsque l'armement français voulut après la guerre reconstituer son matériel en passant commande d'unités nouvelles aux chantiers français, il se heurta à l'impossibilité dans laquelle se trouvaient ceux-ci de se procurer les tôles et membrures nécessaires à cette construction et d'autre part de récupérer la main-d'œuvre nécessaire. Les tôles ne pouvaient être produites par l'industrie métallurgique par suite du manque de combustible.

L'armement se vit donc contraint de passer des commandes importantes aux chantiers britanniques qui eux possédaient à la fois une très grande puissance industrielle et les matières premières nécessaires.

Ces commandes portèrent rien que pour la C^{ie} Générale Transatlantique, possédant de beaucoup la flotte la plus importante de l'armement français sur plus de 450.000 tx. de navires.

Ces commandes sont revenues très chères. Un exemple vraiment frappant montre ce que sont devenus par rapport aux prix d'avant-guerre ceux de la construction navale à ce moment: le navire « Lamoricière » tout à fait analogue au « Duc d'Aumale » construit avant-guerre, revint à 26 millions alors que le prix de ce dernier n'était que de 3 millions 1/2, on voit que même en tenant compte de la valeur de la monnaie, les prix ont plus que doublés. La dépréciation des changes rendit encore plus coûteuses ces commandes.

La livre qui au moment où furent passées les premières commandes en Angleterre (mars 1918) était aux environs du pair et varia peu de 1919 s'élevait progressivement pour atteindre 67,26 en avril 1920. En décembre 1920, elle était encore à 60,44.

La C. G. T. Elle seule commanda en Angleterre un paquebot type Rochambeau agrandi primitivement appelé « Suffren », qui devint le « De Grasse » et destiné à l'Atlantique Nord.

Un paquebot pour les lignes d'Amérique Centrale qui devint le « Cuba ».

Un paquebot destiné au service de l'Algérie « Lamoricière », le paquebot mixte « De la Salle » et deux cargos « Alabama » et « Alaska ». Les autres C^{ies} de Navigations et beaucoup d'armateurs commandèrent également des unités aux chantiers anglais, qui du reste étaient de tous temps spécialisés dans la fourniture de certains types de bâtiments par exemple le cargo courant de 4000 à 5000 tonnes qu'ils sont les seuls à pouvoir construire en série par conséquent à des conditions très avantageuses de prix.

De même certaines pièces, certains accessoires (embarcations, etc.,) ont toujours été fournis par l'industrie anglaise, même quand le bâtiment lui-même était construit par un chantier français.

c) *Constructions en France.*

L'armement français put plus tard, non plus s'adresser aux chantiers britanniques, mais faire profiter de ses commandes les établissements nationaux de construction, ceux-ci étant enfin approvisionnés normalement. D'autre part les chantiers français purent achever et livrer un certain nombre d'unités qui, commencées avant-guerre avaient été abandonnées pendant les hostilités.

Ainsi la C.G.T. put faire achever le paquebot « Paris » de 33.000 t. qui commencé avant la guerre n'avait pu être achevé et dont la coque avait passé de nombreux mois mouillée à Quiberon pendant la guerre, les chantiers de Penhoët purent l'achever.

Les chantiers de St-Nazaire purent également construire pour le compte de la C.G.T. le « Missouri » et le « Kentucky » de 7.000 t. de jauge brute.

Les autres armements purent également faire construire sur les chantiers français de nombreuses unités, particulièrement la C^{ie} des Messageries Maritimes qui commença le renouvellement de sa flotte très éprouvée par la guerre et élaborait un vaste programme de remplacement.

Elle commanda les paquebots:

«Chenonceaux» de 20.323 t.

«Leconte de Lisle» de 15.074 t.

«Chantilly» de 16.137 t. } reprise d'une commande

«Compiègne» de 15.970 t. } des chargeurs à la

«Fontainebleau» de 16.137 t. } demande de l'Etat.

Tous à des chantiers français.

La C.G.T. acheta à cette époque deux paquebots à l'Etat Français, ceux-ci provenaient de prise.

L'un le « Pellerin de Latouche » de 12.000 t. de déplacement; l'autre, le « Suffren » de 21.500 tx. de déplacement.

La flotte marchande française augmente sans doute de tonnage à cette époque, mais surtout se renouvelle, car les armateurs sont obligés de se défaire de nombreuses unités vieilles, usées par un service intensif, ne répondant plus aux consitions d'exploitation imposées par la technique moderne, ne pouvant plus supporter la concurrence avec les armements étrangers.

d) *Liquidation de la flotte d'Etat.*

L'armement français put se procurer également des bâtiments par la liquidation de la flotte constituée par l'Etat pendant la guerre.

Celui-ci s'était procuré les navires nécessaires au ravitaillement du pays pendant les hostilités soit en achetant à l'étranger, soit en faisant construire certaines unités à l'étranger; soit en commandant aux chantiers navals français aussi bien qu'aux arsenaux un certain nombre de bâtiments.

Tous ces navires étaient d'une valeur très inégale, si certains étaient susceptibles d'être utilisés très facilement tels les cargos type « Maris-Louise » d'autres comme des chalands en ciment armé étaient d'une exploitation quasi-impossible.

De plus la valeur du tonnage à flot s'effondra après les hostilités, d'autre part, certains prix payés par l'Etat français pendant la guerre semblent avoir été ridiculement élevés quant à la valeur du tonnage acheté ou commandé.

Ce tonnage acheté ou commandé par l'Etat s'élevait à

environ 340.000 tonneaux qui réunis aux navires ennemis donnaient à la flotte à la disposition de l'Etat une consistance de plus de 850.000 tonneaux de jauge brute.

Saisi de la question à l'occasion du vote du projet de loi tendant à l'engagement d'un crédit de 1 milliard 80 millions, la Chambre des Députés votait une résolution impliquant la liquidation de la flotte d'Etat.

Le Conseil des Ministres au mois d'octobre 1920 décida la liquidation de la flotte d'Etat.

Le 24 décembre 1920, le projet de loi tendant à la liquidation de la flotte d'Etat fut déposé sur le bureau de la Chambre, il fut voté par la Chambre le 9 juillet 1921 (rapports Morinaud et Leboucq) et la loi promulguée le 9 août 1921.

La liquidation de la flotte d'Etat fut opérée par l'intermédiaire de la Société « Les armateurs Français » laquelle groupa les propositions faites par un certain nombre d'armateurs quant à l'achat de la plus grande partie des navires constituant la flotte d'Etat.

D'autres navires qui ne pouvaient trouver d'acquéreurs dans l'armement français par suite soit de leur âge, soit de leurs défauts furent cédés à la société « Les Armateurs Français » agissant en son nom propre et non plus en qualité d'intermédiaire. Celle-ci après convention spéciale avec l'Etat devait procéder à la démolition ou revente de ces navires.

Nous aurons l'occasion de reparler brièvement de cette question de la liquidation de la flotte d'Etat quand nous traiterons dans un chapitre suivant des mesures prises par l'Etat en faveur de la flotte marchande. Car chose curieuse, l'Etat a toujours prétendu que les prix auxquels les armateurs avaient reçu ces navires étaient très bas et que la liquidation consistait en une aide indirecte à l'ar-

mement tandis que les armateurs assuraient avoir payé ces navires beaucoup trop chers étant donné les services qu'ils étaient susceptibles de rendre.

	Tonnage appartenant aux entreprises de navigation	Tonnage de l'Etat	TOTAL
1914	2.555.775	néant	2.555.775
1918 (au 31 déc.)	1.886.819	183.423	2.070.242
1919	2.076.963	536.306	2.613.269
1920	2.473.341	780.457	3.253.798
1921	2.849.931	401.491	3.251.422
1922	3.500.785	105.886	3.606.671

Malgré ces obstacles nombreux, on voit que par ces divers moyens l'armement put rapidement reconquérir sa situation d'avant guerre et ne tarda même pas à la dépasser largement.

Il sembla un moment que tous les espoirs étaient permis à la marine marchande française, flotte d'un grand état victorieux, au prestige accru, possédant le second empire colonial du monde, disposant de ressources innombrables et multiples et d'un équipement industriel et économique rajeuni par la guerre.

Nous allons voir dans les chapitres suivants les phases par lesquelles passèrent notre marine marchande d'abord entre 1920 et 1926; ensuite entre 1926 et 1929.

IV. — Prospérité de la marine marchande française.

A) DE 1920 A 1926.

La période qui s'étend entre l'après guerre et 1926 est quant à l'évolution des transports maritimes marquée par des différences très grandes.

L'Industrie des Transports Maritimes peut être considérée par son caractère même comme le baromètre de l'activité économique mondiale, et c'est ce qui fait son caractère très particulier, elle est plus sensible que n'importe quelle autre aux variations de la conjoncture économique étant donné son caractère international.

Elle ne peut être, comme la plupart des industries, protégée, elle doit vivre soumise à toutes les concurrences, et alors qu'il existe pour presque toutes les matières premières et toutes les demandes et offres de service des cours différents dans les divers marchés nationaux, pour les frets il n'en est pas de même et il ne peut exister à un même moment qu'un seul cours mondial.

La marine marchande est donc soumise très étroitement aux variations des conditions économiques et à l'évolution des phénomènes monétaires. Les cours des frets sont établis en livres sterlings et le grand marché des frets est Londres. La marine marchande française touche donc des frets dont le montant est fixé en livres. Mais elle paye la plupart de ses dépenses en francs, surtout les

dépenses les plus importantes des transports maritimes: celles de personnel, de même les approvisionnements en vivres, réparations, entretien, constructions neuves sont pour la plupart réglées en francs; il n'y a guère que les dépenses de combustible (charbon ou mazout) qui soient réglées dans la monnaie dans laquelle sont établis les frets ou en dollars.

On voit donc l'importance capitale, vitale même qu'ont pour l'armement les phénomènes monétaires, on peut dire que dans la période que cette thèse envisage, ils sont les faits déterminants de l'évolution des transports maritimes en France.

La période immédiate de l'après-guerre est marquée par le traumatisme inévitable dû au, passage brusqué d'une économie de guerre à des conditions d'exploitation normales. Comme toute adaptation à une situation nouvelle de l'édifice économique produit des troubles qui se traduisent par une crise économique, c'est par une crise économique que débute la période qui suit immédiatement la fin des hostilités.

Déséquilibre entre les offres d'une économie portée à une puissance très élevée par les fabrications de guerre et une demande très réduite car la plus grande partie de l'Europe sort ruinée du conflit.

Sans doute les possibilités formidables de la puissance industrielle des divers belligérants vont pouvoir être employées à la reconstruction des ruines, à la constitution de nouveaux stocks: mais ces achats il faut les financer; il y a là des difficultés qui pourront être résolues, mais qui obligeront l'économie mondiale à marquer un temps de pause.

Les cours des matières premières baisseront brusquement en mars 1920.

En ce qui concerne plus spécialement l'industrie qui

nous intéresse le tonnage mondial s'est élevé considérablement depuis l'avant-guerre.

Il était en 1914 de 49 millions de tx.

Il est passé en 1921 à 62 millions de tx.

soit une augmentation de près d'un tiers, d'autre part les frets formidables payés en 1918 ont incité les divers armements à commander des navires en grande quantité.

7.144.549 tx. sont lancés en 1919

5.821.666 tx. — — 1920

mais les variations du taux des frets d'après l'indice de la Chamber of Shipping est de 875 en 1918

634 en 1919

438 en 1920. (1913=100)

Alors que par contre s'élevait le coût de l'exploitation des navires par suite des accroissements successifs de tous les éléments constitutifs du prix de revient, les dépenses de charbon sont typiques à cet égard. Les prix des combustibles anglais fin 1919 et au cours du 1^{er} trimestre 1920 étaient de 12 fois supérieurs à ceux d'avant-guerre et la hausse ne cessa de s'accroître. En 1920 on payait la tonne de charbon anglais 480 F. au Havre et 520 F. à Marseille, alors que ces prix oscillaient aux environs de 30 Francs en juillet 1914.

Pour montrer la baisse des frets européens en 1920, montrons leur mouvement au cours de cette année:

Janvier	100
Février	90,3
Mars	83,4
Avril	83,5
Mai	87,5
Juin	90
Juillet	86,3
Août	78,5

Septembre	76,9
Octobre	75,4
Novembre	63,8
Décembre	53,6

Cette crise qui atteignit non seulement les frets, mais le mouvement des passagers se prolongea pendant les années 1921 et 1922, bien que la marine marchande française commença à être beaucoup aidée par la hausse de la livre sterling par rapport au franc.

Voici à titre d'exemple le mouvement des passagers transportés sur les diverses lignes par la C.G.T. au cours de ces années de crise:

1920	469.000
1921	442.000
1922	369.800
1923	414.000

Nous voyons donc que la crise s'atténua considérablement en 1923 pour bientôt se résorber complètement et faire place au cours des années 1924 - 1925 - 1926 à une lente évolution vers une prospérité accrue.

Les phénomènes monétaires dominent complètement cette période.

Le cours de la livre sterling ne cesse de s'élever par rapport à celui du franc. Il passe de 50 F. environ en 1923 à 92 F. au cours de 1924, puis après une nouvelle baisse remonte progressivement pour atteindre pendant quelques heures 240 F. au cours de la crise de juillet 1926.

L'armement français bénéficiera largement de cette situation qui non seulement élève considérablement les recettes alors que les dépenses restent fixes ou s'élèvent dans une proportion moindre, mais également l'armement bénéficie du relèvement de nos exportations dû à l'infériorité des prix-or français par rapport aux prix-or

étrangers, conséquence naturelle et inévitable de l'inflation monétaire qui sévit à ce moment en France.

D'autre part l'afflux des touristes favorisés par leurs changes provoque une très nette augmentation de la clientèle passagers dont bénéficie particulièrement celles de nos compagnies qui assurent des services avec des pays anglo-saxons dont la devise est à ce moment très appréciée par rapport à la nôtre.

Nous voyons donc pendant cette période la reprise du trafic et le réarmement des navires.

Le tonnage désarmé de la flotte française marchande qui avait atteint 1.100.000 tx. soit le tiers de notre flotte n'atteignait en 1926 que 155.491 tx. en grande majorité des navires très âgés ou d'exploitation très difficile.

Et à ce moment le sort de l'armement français se différencie considérablement de celui de ses concurrents.

Les frets en effet calculés en £ ne s'élèvent guère, ils sont de :

29,63 en 1924	
2529 en 1925	(1920 = 100)
• 28,12 en 1926	•

d'après la Chamber of Shipping. L'armement français bénéficie donc seul de la prime due à la dépréciation monétaire et le sort de l'armement français est à cette époque beaucoup plus favorable que celui de ses concurrents.

B) DE 1926 A 1929.

La période qui s'étend de 1926 à 1929 marque vraiment l'apogée de l'industrie des transports maritimes en France depuis la guerre.

Favorisée par une situation économique mondiale très prospère, aidée d'autre part par une monnaie stabilisée de

fait, puis de droit à un cours permettant à notre vie économique nationale de se développer dans des conditions remarquables, la marine marchande française atteint un degré de prospérité qu'elle n'a jamais égalé depuis.

L'accroissement général de la masse des marchandises transportées sur mer s'affirme sans interruption depuis 1926.

Rappelons les chiffres éloquents du transit des marchandises par le Canal de Suez, excellent baromètre du trafic maritime mondial :

1926	25.409.000	tonnes	métriques
1927	29.524.000	—	—
1928	32.622.000	—	—
1929	34.516.000	—	—

Le transit des marchandises par le Canal de Panama fournit des données du même ordre :

1926	26.037.000	tonnes (de 1016 Kg.)
1927	27.748.000	—
1928	30.663.000	—
1929	31.450.000	—

Si nous considérons nos ports français, l'accroissement en poids de notre commerce maritime extérieur s'affirme également. Le total des marchandises embarquées et débarquées dans nos principaux ports de France, s'exprime par les chiffres suivants, empruntés aux relevés du Ministère des Travaux Publics :

1926	38.192.375	tonnes	métriques
1927	43.610.006	—	—
1928	45.525.610	—	—
1929	52.353.235	—	—

Le trafic passagers suit également une courbe ascendante, mais il est assez curieux de constater que les passagers d'entrepont et de troisième classe diminuent très sensiblement par suite des diverses restrictions apportées par les pays vers lesquels ils se dirigeaient aussi bien que par les pays qui les fournissaient, et également du ralentissement de l'émigration des Espagnols et habitants des Canaries vers Cuba et l'Amérique Centrale.

Par contre le trafic des passagers de première classe et de cabine de luxe ne fait que croître par suite du mouvement effréné suivi par les affaires, du développement formidable pris par le tourisme américain en Europe et particulièrement en France.

Les « Suites de luxe » et cabines de premières de l' « Ile de France » lors de ses premiers voyages s'enlèvent littéralement aux enchères à des prix fabuleux.

De même le développement du commerce de luxe offre à nos navires postaux un fret de choix, de plus ces années sont le début en France des croisières organisées par les C^{ies} de Navigation, elles ont l'avantage d'utiliser les plus belles unités à des moments où on devrait les désarmer et réduire leur personnel au chômage, de plus elles attirent vers la mer toute une clientèle française et étrangère qui n'aurait jamais eu l'idée d'emprunter nos lignes et font ainsi à notre marine marchande la plus utile des propagandes.

Mais malgré tout le trafic formidable qui se développe à cette époque, malgré l'état de véritable euphorie où se trouve l'économie mondiale, les frets baissent encore et leur indice emprunté ici au journal « The Economist » passe de 109,6 en 1927 à 98,8 en 1928 et 96,8 en 1929. Les navires existent en beaucoup trop grande quantité malgré le développement des transports offerts, la meilleure preuve en est dans la valeur marchande des navires.

D'après le même journal anglais, un vapeur construit en 1918 fut vendu £ 280.000 en février 1920

60.000 en août 1921

et seulement 36.000 en août 1929.

Malgré cette baisse des frets l'armement effectuée à cette époque des gains substantiels qui auraient pu permettre à certaines sociétés maritimes de traverser la période très difficile qui suivit sans grand dommage.

C. — SITUATION DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE EN 1929.

L'année 1929 marque une époque cruciale dans l'économie d'après-guerre, à une période de grande prospérité économique, va succéder une période de dépression dans laquelle nous nous débattons encore à l'heure actuelle; en ce qui concerne l'industrie des transports maritimes elle ne marque que le début d'une période de dépression survenant avec plus de lenteur, avec moins d'à-coups; l'industrie par sa nature même n'est que le reflet, la conséquence de l'économie mondiale; mais les répercussions qu'a eue la crise ne se font pas sentir immédiatement dans le domaine maritime.

Quelle est du reste la situation de la marine marchande française en 1929?

Elle semble souffrir encore des suites de la guerre ou plus exactement être encore sous le coup du traumatisme produit par celle-ci. La situation rendue très difficile par la crise qui a suivi immédiatement la guerre s'est améliorée assez lentement; la marine marchande française a sans doute bénéficié comme ses concurrentes de la prospérité économique générale; sans doute contrariée au point de vue maritime par le fait que le tonnage s'est développé

plus rapidement que les possibilités de transport; mais la marine marchande nationale a bénéficié surtout du grand avantage qu'a été pour elle la dépréciation de la monnaie française par rapport aux devises des pays anglo-saxons, surtout la Livre dans laquelle sont libellés les taux de fret; c'est là un phénomène d'importance capitale dans l'histoire maritime de l'après-guerre; toutes les fluctuations de la marine marchande française ont été commandées par des phénomènes d'ordre monétaire; pour des dépenses demeurées à peu près fixes, l'armement français reçoit des recettes d'autant plus augmentées que notre devise est plus dépréciée; en 1929, sans doute le franc est stabilisé depuis juin 1928 mais à un cours tel qu'il laisse bénéficier notre armement de frets avantageux en même temps que nos exportateurs conservent la prime due au change; mais les prix de gros or n'ont cessé de monter en France de 1926 à 1929 comme le prouve le tableau ci-joint; les dépenses de matériel de l'armement français augmentent d'autant, de même que les dépenses de personnel, les traitements devant être réajustés au coût de la vie.

Les perspectives économiques sont bonnes dans le monde en 1929 et l'armement français peut espérer en profiter d'autant mieux que sa flotte est plus moderne, a réparé les pertes dues à la guerre, mais le bénéfice de la dépréciation monétaire a presque totalement disparu pour lui, l'indice des prix-or français est sensiblement égal à celui des pays concurrents, l'armement français ne bénéficie plus de la prime due à la dépréciation; le taux des frets n'a du reste en valeur-or que baissé très peu de 1927 à 1929, passant de 109, 6 à 96,8 (voir courbe).

PRIX DE GROS-OR EN FRANCE.

	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Janvier	126	145	126	131	126	131	118
Février	124	144	124	131	127	132	116
Mars	131	142	120	132	129	131	115
Avril	136	141	117	132	131	130	114
Mai	138	140	115	131	131	128	112
Juin	133	139	112	130	130	127	111
Juillet	132	138	112	129	129	126	110
Août	134	138	114	127	128	125	110
Septembre	137	137	117	125	128	123	108
Octobre	138	133	120	124	128	122	105
Novembre	141	129	124	124	129	121	103
Decembre	144	127	128	125	130	119	101

MOUVEMENT TOTAL VIA SUEZ EN TONNAGE DE JAUGE
NETTE
de 1924 à 1930.

	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Janvier	2071	2544	2290	2399	2661	3002	2944
Février	2032	2251	2003	2281	2385	2541	2594
Mars	2195	2667	2463	2605	2808	2990	2823
Avril	2088	2382	2211	2582	2862	2969	2834
Mai	1998	2230	2068	2330	2785	2816	2683
Juin	1764	2032	2021	2306	2492	2536	2434
Juillet	2056	2053	1993	2342	2630	2620	2647
Août	2034	2063	2145	2395	2521	2701	2581
Septembre	1953	2089	1976	2218	2462	2686	2394
Octobre	2297	2169	2350	2652	2601	2948	2663
Novembre	2254	2053	2167	2484	2769	2758	2573
Decembre	2270	2208	2376	2569	2932	2899	2599

V. — La crise économique mondiale.

A) — IMPORTANCE QUANT AU TRAFIC MONDIAL.

La crise générale de 1929 a été le résultat de causes nombreuses, dont la principale est une production beaucoup trop élevée par rapport aux besoins de la consommation, des stocks nombreux grevèrent le marché des diverses matières premières qui ayant atteint des cours très élevés, virent ces cours s'effondrer. Le premier événement qui marqua le début de cette crise fut le krach de Wall Street en octobre 1929. Pourtant en ce qui concerne la marine marchande l'attention des armateurs était retenue depuis plusieurs années par les marchés de certaines matières premières intéressant au premier chef le trafic mondial par l'importance qu'elles ont comme fret.

Le marché du blé en particulier retenait leur attention, le Canada était le premier pays exportateur du blé et la production mondiale avait pris de telles proportions que ne pouvant espérer écouler à un prix élevé leurs productions, les agriculteurs canadiens se réunirent en une sorte de « pool » pour stocker la plus grande partie de leur récolte dans l'espoir de la vendre à l'avenir à un prix plus élevé et pour ne pas faire baisser les cours.

Les stocks de blé canadien atteignaient :

au 1^{er} août 1927 — 93 millions de quintaux ;

1^{er} août 1928 — 113 millions de quintaux ;

1^{er} août 1929 — 161 millions de quintaux.

C'était donc un fret considérable perdu pour l'armement pendant ce temps, d'autant plus que la plus grande partie de ce blé était exporté soit par Vancouver par le

canal de Panama, Suez ou le Cap de Bonne Espérance, soit par Montréal à destination de l'Europe.

Ce blé constituait le fret d'une catégorie spéciale de navires, ou bien les derniers grands voiliers, ou bien les cargos lents. Ces navires étant privés de leur fret durent soit être désarmés, soit concurrencer sur des parcours moins longs les tramps; et comme les trajets étaient très longs, même si simplement quelques voyages dans l'année étaient supprimés, le personnel était réduit au chômage pendant un temps important.

D'autre part cette offre de tonnage privé de son trafic habituel fit baisser les frets sur les autres parcours.

Mais le blé n'était la seule matière première pour laquelle il existait de nombreux stocks provoquant une baisse du trafic mondial: les producteurs de café brésiliens s'étaient livrés au même stockage que les producteurs de blé canadien et avaient de même diminué le trafic. De même le sucre, les minerais existaient en stocks importants.

Pour un trafic diminué, un tonnage de plus en plus nombreux existait; beaucoup d'armateurs saisis de la véritable fièvre qui est la caractéristique de cette époque avaient commandé de nouvelles unités qui entraient en service, ces unités plus modernes, plus rapides, mieux adaptées au trafic, possédaient une capacité de transport accrue; la flotte mondiale avait augmenté de 40 % depuis 1913, pour un trafic seulement augmenté de 10 %.

Une baisse des frets précéda donc la crise mondiale comme le prouve la moyenne de 1929 = 106,7, inférieure à celle de 1928 = 110,2.

La crise mondiale proprement dite eut des effets encore plus désastreux pour la marine marchande, avec l'effondrement des cours des matières premières, la flotte marchande mondiale subit le contre-coup de la diminution générale des échanges mondiaux. Le meilleur baromètre

en est dans le trafic des canaux de Suez et de Panama dont la courbe ci-jointe donne le mouvement à cette époque. En dehors de la crise proprement dite, crise à l'origine purement économique, phénomène cyclique, connu et jusqu'alors passager, la marine marchande ne tarda pas à joindre les effets des crises politiques qui la compliquèrent. En effet en violation de toutes les lois économiques et en contradiction avec tout ce qui s'était passé précédemment, beaucoup de pays se replièrent sur eux-mêmes, tentèrent de créer ou de développer des productions, des industries pour lesquelles ils n'étaient que très peu doués, édictèrent des prohibitions de change, élevèrent des barrières douanières; le cadre autarchique devint pour beaucoup d'états le cadre le plus habituel. Les nations voulurent toutes « tout offrir et ne rien acheter ». On comprend que ces barrières artificielles firent diminuer les échanges dans des proportions considérables.

Voici du reste le mouvement des frets mondiaux durant la fin de 1929 et de début de 1930:

1929	Septembre	106,67
	Octobre	97,69
	Novembre	98,03
	Décembre	89,02
1930	Janvier	83,59

soit en cinq mois une baisse de 12 %.

Du reste les désarmements, conséquence de la crise ne se font réellement sentir qu'en 1931.

Le tonnage désarmé dans le monde représentait:

au 1 ^{er} janvier 1928	4.407.000	tonneaux bruts
1 ^{er} janvier 1929	3.968.000	— —
1 ^{er} janvier 1930	3.218.000	— —
1 ^{er} janvier 1931	8.276.000	— —

B) — IMPORTANCE QUANT AU TRAFIC FRANÇAIS.

La France a ressenti la crise plus tardivement que les autres nations pour beaucoup de raisons. La situation financière française était encore favorable alors que celle de la plupart des pays étrangers était déjà facheuse; d'autre part notre commerce avait conservé à l'étranger tout son crédit et continuait à acquitter régulièrement ses obligations alors que, dans d'autres pays, les producteurs se heurtaient à des moratoires de toutes sortes; les importations continuaient et notre commerce extérieur par mer s'était maintenu en 1929 et 1930 à peu près au même chiffre (46.864.000 tonnes métriques en 1929; 46.851.000 tonnes métriques en 1930). On en concluait un peu à la légère que la crise générale atteignait peu le pavillon français, comme si celui-ci n'avait pas une partie de son activité consacrée aux transports de marchandises qui n'ont ni leur origine, ni leur destination en France. La France avait d'autre part un appoint considérable fourni par son trafic colonial, pour lequel sa participation est très élevée. La part de notre marine dans les transports des importations et exportations coloniales a été en 1932 de 82 % à l'importation et de 97 % à l'exportation. Sa situation est du reste privilégiée puisque les relations maritimes avec l'Algérie sont régies par le monopole du pavillon.

Du reste au point de vue douanier, l'Algérie est presque complètement assimilée à la métropole, à l'exception toutefois des vins algériens qui sont contingentés. La loi du 13 avril 1928 qui est la charte douanière de notre empire colonial a maintenu la division de nos colonies en deux groupes: les colonies assez milées et les colonies ayant un régime spécial, division qui datait de la loi du 11 avril 1892. La première catégorie comprend l'Indochine, la Guadeloupe, Madagascar, la Guyane et la Réu-

nion. Au point de vue douanier ce groupe est sous le régime de la franchise réciproque. « Les produits originaires de France et d'Algérie sont admis en franchise des droits de douane dans les colonies du premier groupe et réciproquement ».

Les colonies du second groupe non assimilées admettent en franchise les produits venant de France ou d'Algérie. Quant à la réciprocité, si ces colonies accordent aux produits métropolitains un régime préférentiel, elles peuvent envoyer en France en franchise les matières premières et les denrées alimentaires. Sinon elles ne bénéficient que du tarif minimum et de certaines détaxes établies par décret.

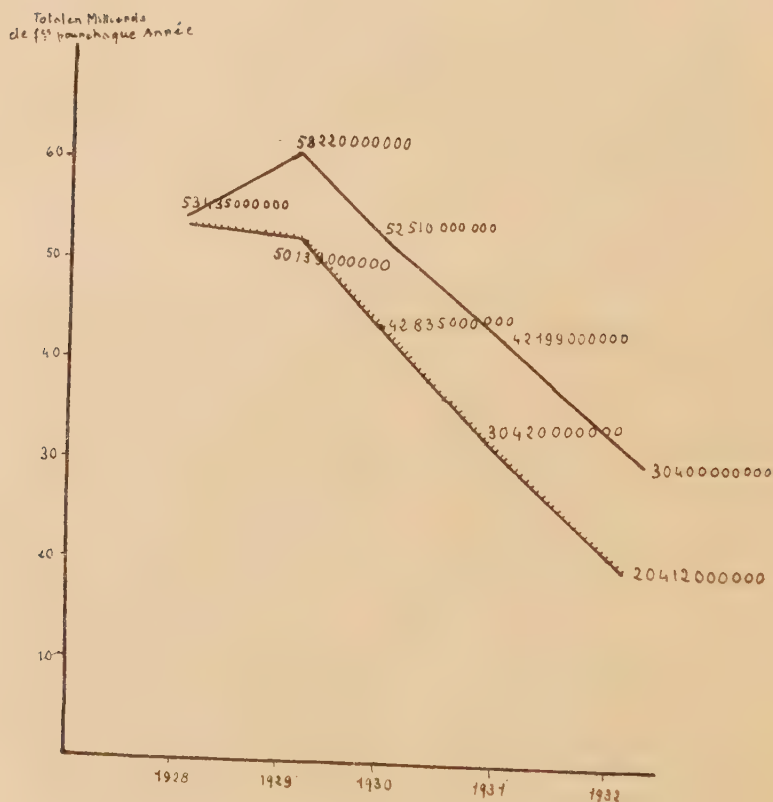
Ces dispositions très favorables facilitent dans une large mesure les échanges coloniaux sous pavillon français.

Donc l'armement français bénéficiait de la part la plus importante du trafic colonial. Mais ce trafic ne tarda pas à diminuer considérablement par suite de la baisse profonde du cours des matières premières et de certains produits alimentaires constituant la base même des exportations coloniales. Les indigènes ne trouvant plus à exporter leur produit par suite de l'engorgement du marché, ou ne trouvant à exporter qu'à des prix de famine cessèrent presque complètement d'importer des produits métropolitains alors que leurs achats à la métropole avaient cru très régulièrement depuis la fin de la guerre.

L'armement français s'il fut épargné plus que ses concurrents jusqu'à la fin de 1930, fut touché à son tour très durement. Les chiffres de 1931 accusèrent une baisse sérieuse dans l'activité de nos ports, de 46.851.000 en 1930, nous sommes tombés à 43.514.000 en 1931.

Nos importations tombent de 58 milliards de francs en 1929 à 43 milliards en 1931, nos exportations sont passées aux mêmes dates de 50 à 32 milliards. La part du trafic maritime dans notre commerce extérieur est en baisse.

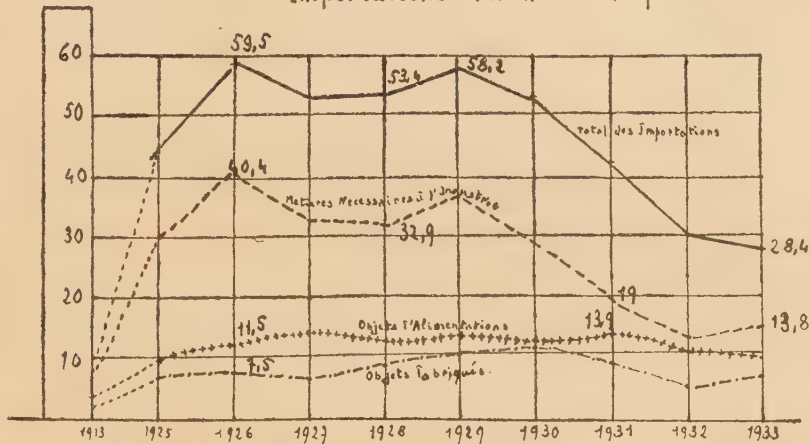
	<i>Débarquées</i>	<i>Embarquées</i>
1929	38.413	13.929
1931	36.721	11.382



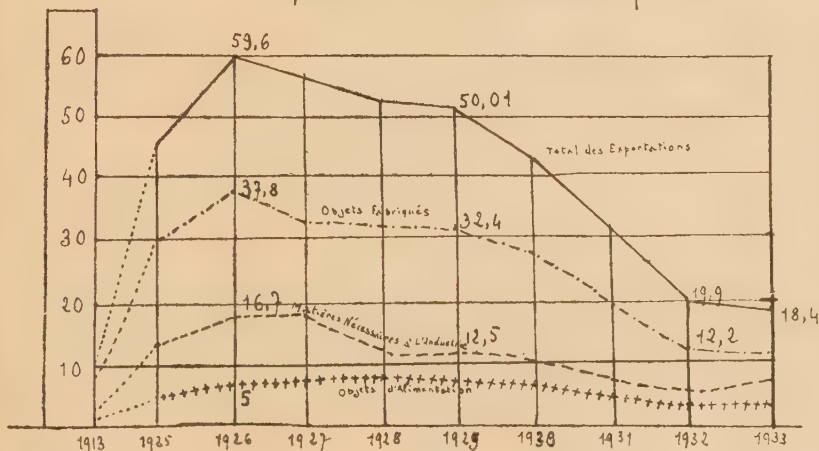
Courbe du Commerce de la France en Valeur

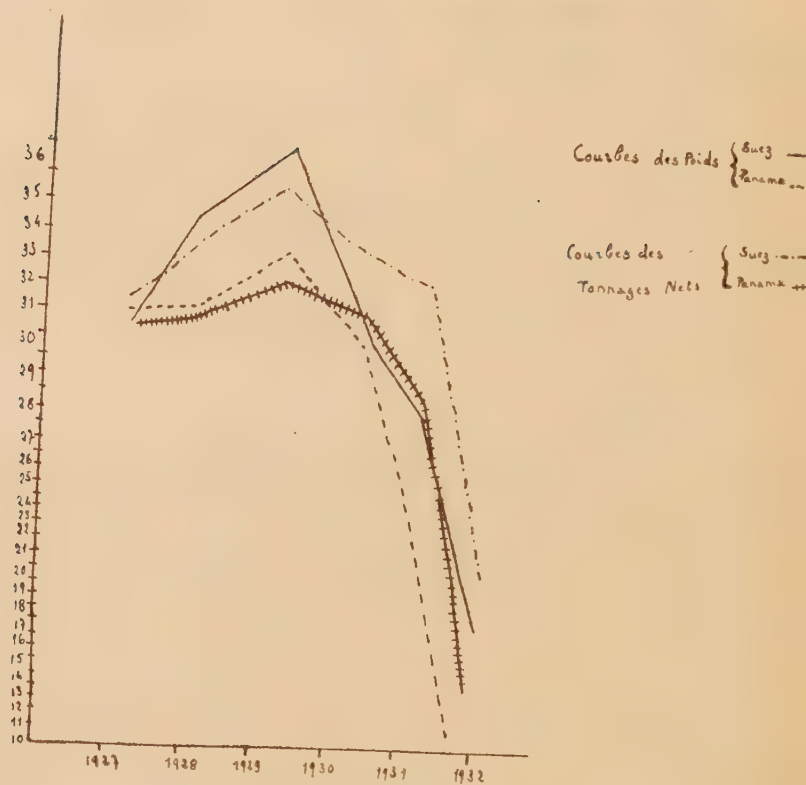
Le Commerce Français de 1913 à 1933

Importations en milliards de francs



Exportations en milliards de francs





Traffic des Canaux de Suez et Panama en tonnes poids et Mouvement
total des Navires en tonneaux nets

Les contingentements, conséquence de la crise et qui ont permis dans une large mesure de sauvegarder l'économie nationale ont été cruellement ressentis par la marine marchande française.

On est malheureusement obligé de constater que notre marine marchande est la seule industrie à souffrir de cette politique inaugurée par les décrets du 17 juillet et du 22 août 1931. « Il n'est pas seulement anormal mais injuste, écrit M. Marchegay, de faire supporter à la marine marchande les conséquences d'une politique douanière dont seule parmi les industries françaises elle ne peut bénéficier et qui est au contraire la cause la plus directe de la crise qu'elle subit ».

La marine marchande a été privée par suite des contingentements de recettes très importantes, et chose plus grave encore, on n'eut pas l'air de soupçonner son existence quand dans un second stade d'évolution du système on eut recours à une fixation unilatérale du contingent avec délivrance de licences d'importation (v. arrêtés ministériels des 13 nov. 1931, 11 janv., 13 fév., 30 mars, 8 avril, 31 mai 1932).

En délivrant des licences d'importation de charbons étrangers, on ne stipula pas qu'une partie du transport serait assuré par la marine marchande française; même lacune pour les nitrates du Chili et pourtant nous avons une flotte de tramping importante.

Les contingentements, conséquence de la crise mondiale ont eu des conséquences redoutables au point de vue maritime.

Voici le pourcentage de réduction à la suite des contingentements des importations de charbon: 35 %; des bois 46 %. La houille a été contingenté en juillet 1931; de 1931 à 1932 son importation a diminué de 5.645.425 tonnes. Voici pour les mêmes années le pourcentage de

réduction de quelques marchandises:

Viandes de porc:	96 %
Pommes de terre:	98 %
Sucre:	65 %
Machines, outils:	73 %
Fer:	48 %
Tôles:	76 %
Tissus de coton:	86 %

L'effet du contingentement est d'amener aussi une diminution des exportations, toute protection douanière et a fortiori ces méthodes amènent fatalement des représailles, les pays étrangers, privés de leurs débouchés habituels, cherchent à s'opposer à l'entrée des marchandises françaises.

Qu'il nous suffise d'indiquer les variations de nos exportations de produits fabriqués, qui sont le principal élément de nos ventes à l'étranger.

Quant à la statistique en valeur, l'année 1932 accuse une différence de 5.108.456.000 francs par rapport à 1931.

Notre politique douanière a eu des répercussions également sur notre trafic colonial ce qui est d'autant plus dangereux que les échanges avec nos colonies constituent une part très importante de notre trafic sous pavillon français.

Spécialement en ce qui concerne l'Afrique du Nord où notre trafic jouit du monopole du pavillon, les échanges avec la métropole n'avaient pas subi de fléchissement et l'utilisation des navires assurant les relations entre les deux continents avait été à peu près complète. Les frets restaient suffisamment rémunérateurs.

Mais la politique protectionniste de nos gouvernements s'est étendue aux principaux produits algériens notamment le vin et les céréales et a ainsi freiné les exportations

nord-africaines. La mévente qui en résulte a amené une restriction sérieuse des achats de l'Afrique du Nord et les exportations ont diminué à leur tour.

Voici traduites en chiffres les conséquences de ces contingentements de 1931 à 1932.

IMPORTATIONS

Différence en moins

Valeur —	Objets d'alimentation	2.334.769
	Matières premières	5.325.317
	Objets fabriqués	2.419.801
Poids —	Objets d'alimentation	151.324
	Matières premières	8.084.265
	Objets fabriqués	33.458

EXPORTATIONS

Valeur —	Objets d'alimentation	984.103
	Matières premières	1.922.909
	Objets fabriqués	5.108.454
Poids —	Objets d'alimentation	348.039
	Matières premières	3.893.410
	Objets fabriqués	1.031.342

Sans doute ces diminutions ne sont pas le fait des contingentements seulement mais doivent leur être attribuées pour une large part.

Il semble que dans cette politique d'économie dirigée, on ait complètement oublié l'existence de la marine marchande.

1931 2201
1 9b 119m
ab 10-1110
10111101010
10111101010

VI. — La dépréciation des changes étrangers.

A) — BAISSÉ DE LA LIVRE STERLING ET DE LA COURONNE.

Si l'armement français avait relativement bien résisté à la crise économique mondiale grâce à un certain nombre de facteurs de résistance qui lui sont propres, il ne tarda pas à être plongé dans une situation des plus angoissantes par la dépréciation des changes étrangers. Ces graves événements se produisirent pendant l'été 1931. Les phénomènes monétaires ont été les facteurs les plus influents sur la prospérité du commerce maritime dans la période qui a suivi la guerre et en particulier les dépréciations monétaires de septembre 1931 ont eu une influence si décisive sur l'évolution de notre armement que je ne saurais trop insister sur leur importance. Ce qu'il y a du reste d'extraordinaire dans l'étude de la dépréciation de la livre, c'est que ses conséquences ont été totalement différentes de ce que les techniciens aussi bien monétaires que maritimes escomptaient.

Voici du reste la genèse de ces phénomènes, les embarras économiques de nos voisins à la fin de l'été 1931 tenaient d'une part à l'action de la crise générale et d'autre part à des causes purement nationales? L'Angleterre ayant en 1925 refusé d'enregistrer la dépréciation que le financement de la guerre avait fait subir à sa monnaie et rétabli celle-ci dans sa parité de 1914, avait vu peu à peu ses exportations diminuer d'une façon alarmante. Son industrie devancée par les progrès techniques des autres pays

produisait à des prix élevés et ne pouvait surmonter l'obstacle que dressait devant elle un change trop élevé. Le déficit de la balance commerciale ajouté à des dépenses publiques trop prodigues avait entraîné le déficit budgétaire. Enfin des prêts aventureux faits avec des capitaux eux-mêmes empruntés à l'extérieur inquiétèrent les prêteurs de l'Angleterre qui se mirent à lui reprendre ce qu'ils lui avaient confié.

Toutes ces causes conjuguées amenèrent le gouvernement anglais à autoriser la Banque à suspendre le remboursement des billets en or.

Les Anglais furent suivis par près de trente pays dont la monnaie était plus ou moins liée au sort de la livre ou dont le commerce extérieur se faisait presque uniquement avec les Britanniques. Parmi ceux-ci, les plus intéressants à notre point de vue sont les pays scandinaves : Suède, Norvège, Danemark dont les monnaies suivirent la livre sterling et possesseurs de flottes très importantes travaillant presque entièrement au profit de l'étranger.

1^o — **Effet désastreux quant à l'armement français.**

Les armateurs français quand ils apprirent la chute de la livre-sterling ne furent pas autrement émus. Ils s'attendaient aux conséquences bien connues d'une dévaluation monétaire : hausse des prix intérieurs et par conséquent des dépenses exprimées en sterling et hausse correspondante des frets dont Londres est le marché et qui ont toujours été exprimés en livres sterlings.

Or aucune de ces conséquences ne se produisit et cela pour plusieurs raisons.

En premier lieu au moment où l'Angleterre laissait se déprécier sa monnaie les prix des matières et des denrées alimentaires baissaient sur le marché mondial dans une proportion sensiblement équivalente, d'autre part l'Angleterre avait ses principaux rapports commerciaux avec

des nations dont les monnaies ont suivi la livre sterling dans sa chute, et dès 1932 à la conférence d'Ottawa l'Angleterre allait instituer avec ses possessions et dominions un vaste système de tarifs préférentiels et de facilités d'échanges qui, transformant presque tout le commerce extérieur du pays en transactions sur un marché quasi libre et en fait monétairement unifié empêchait la hausse.

Cette évolution des prix a bénéficié de la confiance qu'ont su inspirer la politique ferme du gouvernement britannique et l'absence d'inflation monétaire; le public a fait preuve d'une remarquable discipline et a su se garder de tout mouvement de fuite devant la monnaie. Tous ces faits ont abouti à ce résultat en apparence paradoxal: malgré une baisse de la valeur-or de la monnaie atteignant 40 %, le coût de la vie de 1931 à 1935 a baissé de 4 %. Or les frets loin de monter pendant la même période dans les proportions où la livre avait baissé n'ont pas augmenté et ont eu tendance à baisser légèrement. Comme l'importance des flottes britanniques et scandinaves est primordial sur le marché mondial et que les frets sont cotés en livres, les frets n'ont pas subi une hausse proportionnelle à la dépréciation de la livre sterling.

Notre marine marchande a été cruellement affectée par les conséquences de la baisse de la livre sterling et des monnaies scandinaves qui équivalent à la prime la plus formidable qu'on puisse imaginer au bénéfice des marines marchandes anglaises, norvégiennes, suédoise et danoise dont les frets s'expriment depuis le mois de septembre 1931 en monnaie dépréciée. Que signifie en effet cette dépréciation au regard de la marine marchande française, sinon que les armements en question travaillent avec des frais d'exploitatin brusquement réduits de 40 %. Il se

trouve en effet que par suite de la stabilité des prix intérieurs de ces nations, les frets pratiqués par les armements des pays qui, comme on le sait, contrôlent en quelque sorte le marché mondial des transports maritimes sont restés dans leur expression en monnaie papier aux mêmes indices nominaux que lorsqu'ils étaient exprimés en monnaie-or.

Ainsi, là où l'armateur français, recevait auparavant une livre, il recevait moins d'une livre, au lieu de toucher 124 francs il touchait 82 francs. La baisse de la livre sterling au prix du fret pratiqué en 1934 représentait une perte de 600 millions de francs pour l'armement français. Ceci uniquement pour le trafic marchandises; si l'on tient compte de la diminution du trafic voyageurs la baisse de recettes est beaucoup plus considérable, ainsi la C.G.T. seule subit une baisse de recettes de plus de 600 millions.

Pour faire comprendre le mécanisme de ces pertes considérons un exemple que j'emprunte à une conférence de M. Haarbleicher directeur de la flotte marchande et du matériel naval au ministère de la marine marchande.

Pour le trafic des charbons Cardiff-Rouen les frets ont toujours été de 3 shillings, 6. Lorsque le shilling valait 6F,20 cela faisait environ 18 F., il lui restait un bénéfice de 3 F. Les dépenses de l'armateur après la baisse et compte tenu de la diminution du prix du charbon sont encore de 17 F., les frets étant toujours de 3 shillings 6; mais le shilling valant 4 F., il touche 14 F., il se trouve donc avoir une perte de 3 F. par tonne et est dans l'obligation de désarmer son bateau.

Le cours des frets a suivi pendant la même époque une décroissance désastreuse, non pas tant si l'on considère leur cours en livre sterling, mais en examinant les cours en or.

Voici les chiffres de « L'Economist » et ceux de Cham-

ber of Shipping sur la base de 100 en 1913.

	Economist		Chamber of Shipping	
	en £	en or	en £	en or
1932	75,4	53	80,3	55
1933	72,7	49,1	77,56	52

On voit combien ces cours sont désastreux. Nous allons examiner maintenant leurs conséquences.

2° — Conséquences — Désarmement.

Le désarmement des navires s'est amplifié pendant cette période dans des proportions énormes, nous allons examiner ces variations pendant cette période.

On pourrait croire que quand les frets payés ne sont pas suffisants pour payer les frais des voyages, l'armateur n'a d'autre ressource que le désarmement immédiat de son navire, nous allons voir qu'il n'en est rien et que l'armateur même s'il est en perte a intérêt à continuer le trafic tant que la perte n'excède pas une certaine somme.

Supposons que les taux des frets soient si bas que l'armateur retire son navire du marché et le désarme ne voulant pas travailler à perte. Il supprime ainsi radicalement un certain nombre de dépenses importantes; mais il ne supprime pas un certain nombre de frais fixes qui subsistent en cas de désarmement.

Prenons un exemple emprunté au traité de MM. Marie & Dilly d'un cargo de deux ans d'âge et de 4000 tonnes de portée, supposé amorti en dix ans. Il entraîne les dépenses suivantes par mois.

1° *S'il est armé:*

Amortissement	32.500
Assurances, salaire, nourriture, entretien	70.000
Charbon, huile	17.500
	120.000

Par jour: 4000 Frs.

2° *S'il est désarmé:*

Amortissement	32.500
Assurances, salaires, gardiennage	2.400
Frais de séjour au port en sus de deux mois	900
Lamaneurs, remorqueurs	1.200
	37.000

Par jour: 1233 Frs.

On voit qu'une partie des dépenses sont des éléments constants que le navire soit armé ou non. L'autre partie: les salaires, la nourriture, l'entretien, le combustible, représentent le prix de revient partiel et le fret doit lui être au moins égal sinon l'armateur aura intérêt à désarmer. Dans certains cas cependant l'armateur acceptera à un prix plus bas.

Par exemple pour les tramps, il peut être quelques fois préférable de les faire naviguer avec une légère perte, car le navire désarmé dont on néglige l'entretien se déprécie, s'use rapidement et perd une grande partie de la valeur et de ses possibilités.

Pour les lignes régulières, le problème est encore plus grave. Ce qui fait la renommée d'une ligne, c'est l'assurance de départ à heure-fixe. La clientèle est bien plus exigeante et elle est sollicitée sans cesse par la concurrence du tramping et des armements concurrents. La suppression d'une ligne est une décision très grave; car si elle cesse d'être exploitée la clientèle sera perdue probablement à tout jamais. Des relations commerciales, un achalandage qui ont demandé des années d'efforts disparaîtront et seront extrêmement difficiles à reconquérir si la ligne est reprise plus tard.

La plupart du temps les Compagnies de Navigation se contentent d'espacer les départs. D'autre part certains ar-

mements sont assez prospères pour pouvoir vivre un certain temps sur leurs réserves et travailleront à perte dans l'espoir de voir leurs concurrents disparaître.

TONNAGE DESARME.

1922	Mars	1.102.568	51	1928	Janvier	181.978
	Juillet	999.821	01		Avril	136.862
	Octobre	1.446.300	55		Juillet	168.586
					Octobre	165.388
1923	Janvier	845.255	54	1929	Janvier	143.174
	Avril	796.249	47		Avril	85.670
	Juillet	661.382	08		Juillet	84.480
	Octobre	546.924	33		Octobre	115.601
1924	Janvier	450.128	92	1930	Janvier	97.965
	Avril	389.410	22		Avril	204.682
	Juillet	338.115	79		Juillet	169.951
	Octobre	331.810	17		Octobre	170.339
1925	Janvier	311.342		1931	Janvier	229.111
	Avril	281.473			Avril	327.111
	Juillet	313.431			Juillet	566.782
	Octobre	255.541			Octobre	590.835
1926	Janvier	233.220		1932	15 Janvier	768.020
	Avril	201.415			1 Mars	867.000
	Juillet	122.380			15 Avril	921.902
	Octobre	154.667			1 Juin	950.949
					15 Juillet	983.469
1927	Janvier	167.691			1 Septembre	1.092.889
	Avril	110.635			15 Octobre	995.866
	Juillet	115.146			1 Décembre	1.015.074
	Octobre	115.374				

1933	15 Janvier	986.502	1935	15 Janvier	480.039
	1 Mars	983.412		1 Mars	484.698
	15 Avril	941.576		15 Avril	405.136
	1 Juin	949.981		1 Juin	428.341
	15 Juillet	972.044		15 Juillet	453.861
	1 Septembre	940.145		1 Septembre	486.054
	15 Octobre	846.233		15 Octobre	502.340
	1 Décembre	886.659		1 Décembre	444.598
1934	15 Janvier	688.840	1936	15 Janvier	462.370
	1 Mars	867.469		1 Mars	341.063
	15 Avril	835.922		15 Avril	372.867
	1 Juin	797.150		1 Juin	344.224
	15 Juillet	717.497		15 Juillet	396.006
	1 Septembre	564.003		1 Septembre	345.112
	15 Octobre	586.126		15 Octobre	315.243
	1 Décembre	510.953			

On voit comment se produisent les désarmements et combien graves doivent être les raisons qui les provoquent.

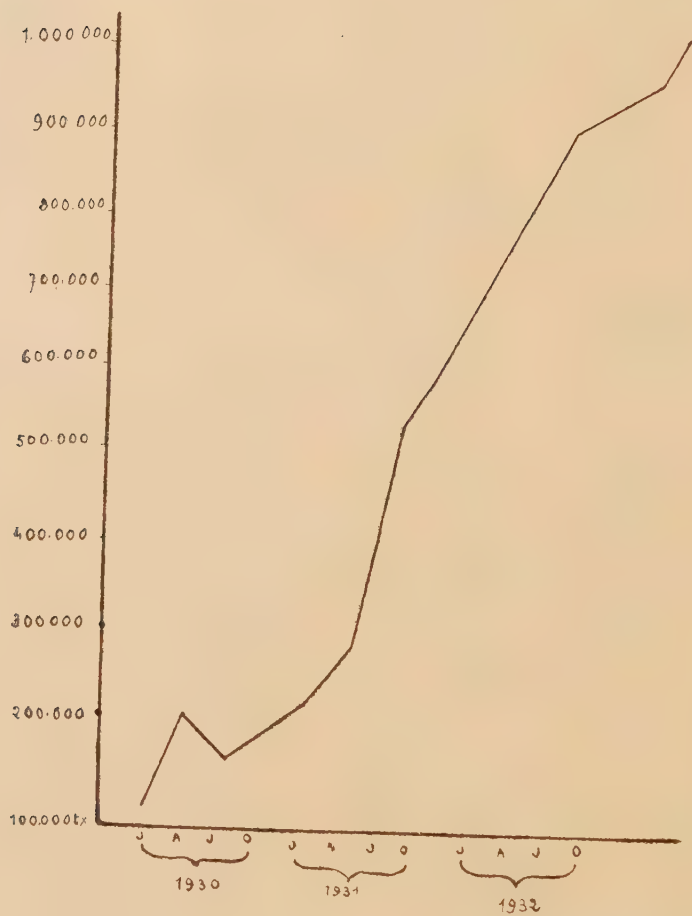
Le tonnage désarmé dans le monde a progressé dans des proportions très grandes par suite de la crise mondiale, de la diminution du trafic et de la baisse des frets.

Le tonnage désarmé représente en :

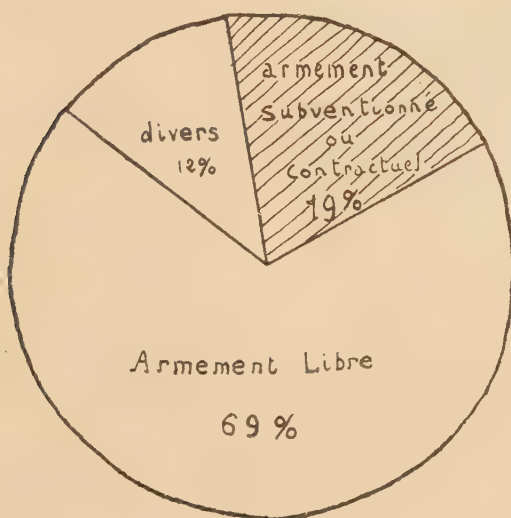
1929	3.968.000	tonneaux	bruts
1930	3.218.000	»	»
1931	8.276.000	»	»
1932	12.500.000	»	»
1933	14.600.000	»	»

Le pourcentage à partir de 1932 dépasse 15 % du tonnage mondial.

Les marines britanniques allemandes et italiennes ont respectivement 11 %, 15 % et 14 % de leur tonnage désarmé. Le coefficient de la France est de 27 % à cette époque.



Tonnage désarmé en France



Tonnage Total 3.550.000^{ts}

navires divers : 425.000^{ts}

navires Libres : 2.450.000^{ts}

Lignes Contractuelles } 675.000^{ts}
ou Subventionnées }

Au premier janvier 1929 après une année de trafic normal pour notre armement 4 % de notre tonnage était désarmé. Ce chiffre n'est pas excessif, car il représente pour la plus grande part des unités vieilles ou en réparation. Comparé au chiffre de 1926 par exemple il ne peut pas

être considéré comme inquiétant. En effet, en 1926 sur 3.380.000 tonneaux, 216.000 soit 6 % de notre flotte étaient désarmés.

A partir de 1930 et avec les années de crise, la situation se réveille exceptionnellement inquiétante. La progression de notre désarmement est la suivante:

Au 1 ^{er} Janvier 1929:	143.000 tonnes brutes		
1 ^{er} Janvier 1930:	97.000	»	»
1 ^{er} Janvier 1931:	229.000	»	»
1 ^{er} Janvier 1932:	768.000	»	»
15 Août 1932:	1.092.000	»	»
1 ^{er} Janvier 1933:	986.000	»	»
1 ^{er} Janvier 1934:	886.000	»	»

En septembre 1932 où le tonnage français désarmé atteignait 1.055.000 tonneaux pour un tonnage total de 3.125.000 tonneaux c'est plus de 35 % de ce tonnage qui se trouve désarmé. Le graphique ci-contre est particulièrement alarmant. Ainsi en 1929-1930-1931 le désarmement français représentait en moyenne 3 % du désarmement total alors que notre flotte représente 5 % du tonnage mondial.

Les chiffres de 986.000 tonneaux en janvier 1933 et de 886.000 en janvier 1934 traduisent donc une situation particulière à notre pavillon. Notre coefficient de désarmement est donc plus élevé que celui des marines étrangères, de telle sorte que le pavillon français souffre de la crise d'une manière proportionnellement plus intense.

Nous avons vu que le désarmement était pour l'armement un palliatif insuffisant et qu'il constituait un remède très coûteux. D'après les enquêtes faites par le Comité des Armateurs auprès de ses adhérents les frais annuels de désarmement peuvent s'évaluer par tonneau de jauge brute:

1° Navires de charge:	140 à 190 francs
2° Cargos de lignes:	200 à 300 —
3° Paquebots mixtes:	300 à 450 —
4° Paquebots:	450 à 550 —

Ces chiffres ne montrent pas suffisamment quelle est la situation véritable, l'armement français est frappé de manières très différentes et c'est l'armement libre qui est frappé le plus cruellement.

En effet, sur les 675.000 tonneaux de navires subventionnés par l'Etat, nous ne trouvons que 75.000 tonneaux de navires désarmés, c'est-à-dire environ 11,11 %. Au contraire les navires de l'armement libre comprenant 2.450.000 tonneaux comptent au mois de septembre 1932, 990.000 tonneaux désarmés, soit 40,40 %.

En effet les tramp ont souffert les premiers et les plus durement de la crise; ils se sont heurtés à la concurrence des navires correspondants des armements anglais et scandinaves qui avaient des prix de revient 40 % meilleur marché; ils n'ont pu supporter cette concurrence. En 1931, le tramping charbonnier totalisait encore 154 navires jaugeant brut 413.000 tonnes, présentant une portée en lourd de 638.000 tonnes.

Au 15 mars 1934, conséquence de réalisation de navires (ventes à l'étranger, ventes à la démolition), ou bien encore de substitution de trafic, la flotte charbonnière française s'inscrit à 111 navires de 291.423 tonnes de jauge brute et 446.176 tonnes de portée en lourd.

Cette arithmétique de tonnage serait incomplète si l'on ne précisait immédiatement que 40 % du tonnage global des navires étaient désarmés en mai 1934.

Les lignes régulières de navigation et en particulier les « liners » quoique moins durement atteintes ont été néanmoins fortement touchées, elles bénéficiaient du fait pour la plupart d'entre elles de toucher des subventions de

l'Etat ou de bénéficier d'un monopole ou quasi-monopole (lignes de l'Afrique du Nord, lignes de Corse) ou bien d'avoir un trafic passagers important qui permet d'utiliser les liners en diminuant le nombre des départs.

3° — **Abandon de certains trafics.**

Néanmoins certains services ont dû être abandonnés complètement.

La Compagnie Fabre a du supprimer sa ligne de la Méditerranée vers New-York et aurait dû désarmer ses paquebots « Patria » et « Providence » si l'Etat n'était intervenu auprès des services contractuels des Messageries afin de faire affréter ces paquebots par cette société pour ne pas réduire au chômage les Etats-Majors et les équipages.

La Compagnie des Transports maritimes a désarmé ses paquebots affectés à l'Amérique du Sud.

Les Compagnies Fraissinet et Paquet ont interrompu leurs services de la Mer Noire de même que les Messageries Maritimes. Cette partie de l'Europe n'étant plus desservie régulièrement par aucun armement français.

Les services des Messageries utilisent les possibilités que leur donne le cahier des charges pour reporter le terminus de la ligne vers le Japon à Shanghai. La C^{ie} des Chargeurs Réunis abandonne la situation qu'elle avait acquis à Hambourg.

De nombreuses positions acquises ont dû être abandonnées, on sait quelles difficultés on rencontrera si on veut un jour les reconquérir.

D'autre part des combinaisons diverses ont été utilisées pour comprimer le nombre des voyages, en particulier en ce qui concerne les Services Contractuels des Messageries Maritimes et la Compagnie Générale Transatlantique

qui ont dû adapter leurs horaires à la diminution du trafic.

Entre la fin de 1930 et 1934 les lignes supprimées par la C.G.T. ont été les suivantes:

Paquebots dit « à classe unique » du Havre à New-York (autrefois distincts de la ligne postale).

Paquebots de Bordeaux à New-York via les ports Espagnols et Halifax.

Cargos du Havre et Dunkerque à New-York, Baltimore et Philadelphie.

Paquebots mixtes du Havre à Cuba, la Nouvelle Orléans, Galveston et Houston.

Paquebots du Havre à Haïti.

Cargos affrétés à des armements tiers sur le Pacific Sud.

Paquebot annexe de Curaçao à Macaraïbo.

Paquebots du Havre à Gdynia et autres ports de la Baltique.

Cargos de Rouen sur l'Algérie.

Cargos charbonniers du Havre à Cardiff.

B) — BAISSÉ DU DOLLAR.

Au cours de l'année 1933 (mars 1933) le Président Roosevelt après s'être montré ennemi, de la dévaluation, se décida brusquement étant acculé à une situation économique très grave à dévaluer le dollar, celui-ci ne tarda pas à prendre par rapport au franc une valeur proportionnelle à celle de la livre sterling.

1° — Inconvénients.

Quelles furent les effets de cette dévaluation quant à l'armement français? Ils furent bien moindres que ceux de la devise anglo-saxonne et ceci pour plusieurs raisons.

D'une part en ce que les Etats-Unis n'avaient jamais été un grand marché des frets; les seuls frets qui

y étaient établis étant ceux du grand cabotage qui y a une grande importance. D'autre part la flotte américaine était d'une importance faible comparativement aux flottes anglaise et scandinave et surtout son champ d'activité était beaucoup plus localisé que celui de celles-ci; la dévaluation américaine a donc eu au point de vue maritime des conséquences beaucoup moins profondes. Elle a néanmoins provoqué des pertes très importantes pour la C^{ie} Générale Transatlantique. En effet celle-ci recrute une grande partie de sa clientèle passager parmi les ressortissants américains. Elle doit en conséquence établir ses trafics en dollar et lorsque celui-ci se vit dévalué de 40 % la Compagnie toucha pour des prix en dollars qui n'avaient pas variés de recettes en Francs de 40 % moindres. Comme la C^{ie} solde ses dépenses en francs pour la plupart, elle se trouvait en perte.

La Compagnie aurait pu dira-t-on élever d'une manière correspondante ses prix en dollars de manière à recevoir un nombre de francs toujours égal, mais ceci elle ne le pouvait pas à cause de la concurrence et en particulier de la concurrence américaine.

Car sous la pression des autorités de Washington, les Compagnies Maritimes Américaines, dont les charges n'ont pas augmenté proportionnellement à la dépréciation du dollar et qui touchent des subventions considérables du Gouvernement, ont refusé d'adapter à la situation actuelle leurs taux de passage ou de fret, n'acceptant que des relèvements de 5 à 10 % sur les tarifs. Augmentation du reste sensiblement équivalente à l'augmentation du coût de la vie aux Etats-Unis.

Indice du coût de la vie (1923 = 100)

1933 = 74,8

1934 = 79,4

Augmentation en 1934 = 6,10 %

La Compagnie Générale Transatlantique a vu dès lors se consolider des diminutions de recettes en francs de 30 à 48 %. Or la C.G.T. établit en dollars ses tarifs non seulement vers les Etats-Unis, mais encore vers le Canada; une partie de ceux à destination du Mexique, des Antilles Anglaises et Hollandaises, des pays Sud-Américains de la côte du Pacifique.

La Compagnie ainsi du reste que les autres armements desservant les Pays du Nouveau Monde a subi de ce fait des pertes importantes.

A titre d'exemple les recettes perçues par la Compagnie Générale Transatlantique rien que pour sa ligne de New-York ont diminué de 63 millions de francs par rapport à ce qu'elles auraient été si les devises anglo-saxonnes étaient demeuré à leur ancienne parité (chiffres de 1934).

Pour les lignes du Golfe et du Pacifique Nord, la diminution de recettes due à la baisse des deux devises a été en 1934 par rapport à 1932 de 26 millions de francs.

2° — **Avantages.**

La baisse du dollar si elle a provoqué pour l'armement français des diminutions de recettes dont nous venons de voir l'importance a eu comme contre-partie la diminution de certaines dépenses effectuées en dollars.

Principalement des économies importantes ont pu être effectuées sur les dépenses de combustible. Le mazout est employé par presque tous les paquebots modernes, par beaucoup de cargos; il a remplacé dans une très large mesure le charbon comme combustible maritime. Or le mazout est produit principalement par les puits américains et est réglé en dollars. La baisse de cette monnaie a permis une diminution importante des frais de combus-

tible qui dans les dépenses de l'armement entrent pour une quantité non négligeable.

Toutefois ces diminutions de dépenses ne compensent en aucune manière les diminutions de recettes dues au même phénomène.

Nous avons vu que pour la ligne de New-York la Transat. avait été privée de 63 millions de francs de rentrée; les réductions de dépenses n'ont atteint que 23 millions; la perte sèche a donc été de 40 millions.

Pour les autres réseaux de la Compagnie la perte a été, déduction faite des économies réalisées de 20 millions de francs.

C) — PROCÉDES DELOYAUX ALLEMANDS ET ITALIENS.

Nous avons vu les conséquences désastreuses des dévaluations monétaires anglo-saxonnes, elles ont été encore compliquées par les répercussions du désarroi monétaire allemand. A partir de juillet 1932, la devise allemande restée officiellement à sa parité a été, on le sait, l'objet de restrictions à sa circulation tellement sévères et complexes qu'elle s'est fragmentée en une série de marks différents, cotés chacun à des cours divers et dont la plupart se sont dévalués jusqu'à tomber à 60 % de leur nominal. Il y eut les marks officiels, pratiquement « hors circuit » les marks bloqués; les marks « registered » les « scripts » et bien d'autres encore.

Les Compagnies de navigation allemandes ont accepté fréquemment d'être payées en marks dépréciés, et même se sont livrées à cette espèce de « faux dumping » qui est la caractéristique économique de l'époque.

Elles sont arrivées ainsi à abaisser indirectement leurs tarifs. Cette pratique condamnée par la Conférence Nord-Atlantique a officiellement cessé sur la ligne de New-

York, mais elle est pratiquée ouvertement sur les autres parcours.

Cette situation est venue encore compliquer l'incidence des phénomènes monétaires sur notre économie maritime; sans compter les divers marchés de « liras » à des cours nettement au-dessous du cours officiel qui se sont établis un peu partout, l'institution par le Gouvernement Italien de « liras touristes » dans lesquelles il est parfois possible de payer les passages. On voit combien l'armement français a eu à souffrir des phénomènes monétaires.

VII. — Diverses activités de la marine marchande française.

A) — TRAFIC MARCHANDISES.

1° — Amérique du Sud.

La situation morale de la France en Amérique du Sud et les très importants intérêts financiers qu'elle y détient pourraient faire penser que parmi les lignes exploitées par l'armement français celle-ci, est une des plus prospères.

Des services réguliers à destination de l'Amérique du Sud sont exploités au départ d'Anvers par la C^{ie} de Navigation d'Orbigny, au départ de Bordeaux par la C^{ie} Sud-Atlantique, la Sté Générale de Transports Maritimes à Vapeur exploite une ligne au départ de Marseille, la C^{ie} des Chargeurs Réunis au départ de Hambourg, dessert les ports d'Anvers, le Havre, Bordeaux.

On voit que deux Compagnies françaises sur quatre exploitent des lignes partant de ports étrangers et touchant simplement des ports français. Quelles en sont les raisons? Celles-ci dominent tout le problème des relations maritimes entre la France et l'Amérique du Sud, elles résident dans la faible proportion de marchandises exportées par la France à destination de l'Amérique du Sud. Sans doute la France exporte encore des articles de luxe, robes, fourrures, bijoux, certaines spécialités pharmaceutiques, certains vernis, peintures, liqueurs, cognacs, mais caractéristique de l'exportation française, ces articles si ils ont une assez grande valeur représentent un petit

volume et un faible poids. La France n'exporte pour ainsi dire plus les ciments, tuiles, céramiques, automobiles, vins, champagnes, conserves, beurres qui avant la guerre étaient exportés en grande quantité. Une industrie locale a été constituée souvent par des Français, de plus le marché Sud-Américain a été littéralement envahi par l'industrie des Etats-Unis qui ont actuellement une situation quasi-imbattable dans l'Amérique du Sud sauf en Argentine qui est sous la dépendance économique de l'Angleterre. Actuellement un gros effort est tenté également par les Allemands et les Japonais.

L'armement français ne dispose donc presque d'aucun fret lourd à l'exportation et doit s'efforcer d'en trouver soit à Anvers débouché de la zone industrielle du Nord-Est de la France et de la Belgique, soit à Hambourg. Pendant les premières années qui ont suivi la guerre, l'armement français avait établi des têtes de ligne à Gênes où il pouvait recueillir à la fois un complément de fret et le trafic si intéressant des émigrants, mais des prohibitions diverses ont chassé l'armement français des ports italiens.

La tâche de l'armement français est particulièrement lourde sur cette ligne soumise à une concurrence très âpre par de nombreux armements étrangers.

Spécialement l'armement allemand et l'armement italien aidés puissamment par les colonies très importantes des nationaux établis en Amérique du Sud ont développé considérablement leur trafic dans ces régions et ont mis en service des unités très modernes et très bien adaptées au trafic.

L'armement allemand avec les paquebots modernes « Cap Arcona » et « Cap Polonio » d'un tonnage élevé et d'une grande vitesse ainsi qu'avec une flotte importante.

L'armement italien est représenté sur cette ligne par

ses grands liners « Roma » et « Augustus » très appréciés de la clientèle.

Les armements anglais, hollandais, et même espagnols et portugais ne restent pas inactifs.

La Compagnie Sud-Atlantique qui assure le service régulier Bordeaux-Amérique du Sud et est le principal représentant de l'armement français ne peut opposer actuellement sur cette ligne à la concurrence étrangère que ses deux paquebots « Lutetia » et « Massilia » de 15.000 t. chacun construits en 1919 et usés par un service extrêmement dur. Pendant quelques années la France avait repris une place prépondérante sur cette ligne avec le magnifique paquebot « Atlantique » de 40.000 t. qui était sans conteste le roi de la ligne, mais depuis l'incendie qui le détruisit il n'a pu être remplacé, de nombreux procès ayant été engagés entre la compagnie et les assureurs; ce n'est que dernièrement qu'a pu être mis en chantier grâce aux versements des assureurs un paquebot de 32.000 t. « Pasteur » destiné à le remplacer.

Il faudra malheureusement plusieurs années avant que ce paquebot puisse entrer en ligne et jusque là l'armement français sera nettement défavorisé sur ce parcours, le trafic passager qui avait notablement diminué par suite de la crise très dure qui s'était abattue sur les états de l'Amérique du Sud et des prohibitions d'exportation de capitaux semble reprendre notablement par suite de l'amélioration de la situation économique dans ces contrées.

2° — Amérique Centrale — Côte ferme et Pacifique.

Les communications entre la France, l'Amérique Centrale, le Mexique et les Antilles sont assurées surtout par la C.G.T. au départ du Havre et de St-Nazaire. La Compagnie des Messageries Maritimes assure au départ

de Marseille un voyage toutes les six semaines en direction de Colón.

Cette ligne plus que toute autre est soumise à une concurrence redoutable, et ces dernières années malgré une diminution très forte du trafic, il n'y avait pas moins de quinze armements concurrents.

Il est à noter que la prospérité de cette ligne est fonction uniquement du cours de certaines matières premières produites par les pays desservis, en particulier du café, du cacao, du sucre, et depuis quelques années des bananes et du coton, d'autre part dans le sens contraire, la très forte émigration espagnole et canarienne à destination de Cuba a longtemps fourni à ces lignes un fret très appréciable.

Mais un élément nouveau est venu changer notablement depuis la guerre l'économie générale de ces lignes, c'est l'évolution des courants commerciaux au départ des pays desservis.

Pendant de longues années ces pays ont été en relations commerciales surtout avec les pays de l'Europe occidentale, mais l'emprise économique des Etats-Unis dans ces pays est venue se développer d'une manière sans cesse grandissante, les Etats-Unis achètent aux pays de l'Amérique Centrale la plus grande partie de leur récolte de café et de cacao, ils leur vendent sans pouvoir être concurrencés par les pays européens les objets manufacturés dont ils ont besoin.

Le fret à destination de ces pays diminue donc dans des proportions notables de même que le fret de retour.

Par contre les échanges entre la France et les Antilles semblent augmenter notablement depuis quelques temps, après être tombés à rien au moment de l'effondrement des cours du sucre.

Le trafic passager est pour ces lignes comme le trafic

marchandise, il est essentiellement fonction du degré de prospérité économique dans lequel se trouvent ces régions. Il a surtout diminué ces dernières années sur la ligne La Havane - Vera Cruz où il est tombé de 10.000 en 1930 à 4000 en 1934; sur le réseau des Antilles et de l'Amérique centrale le nombre des voyageurs ayant utilisé les navires de la C.G.T. est revenu simplement de 35.521 en 1930 à 25.863 en 1934 par suite de la crise très sévère qui sévit sur ces pays.

La C.G.T. dispose d'un matériel naval très bien approprié au service effectué.

Les paquebots « Colombie », « Cuba », « Guadeloupe », « Flandre », « Pellerin de Latouche », « De la Salle », desservent ces lignes avec succès, ils sont très appréciés de la clientèle surtout les premiers nommés.

Ils sont complétés pour le trafic marchandise par les cargos « San Diégo », « San Antonio », « San Francisco », « San José », « Nevada », « Vermont », « Louisiane », « Michigan », « Missouri », « Kentucky », « Carbet » et « Florida » qui effectuent le nombre de voyages nécessité par le trafic et non comme les paquebots le nombre de voyages prévu au cahier des charges quel que soit le nombre des passagers.

Les transports vers la côte nord du Pacifique sont assurés par la C.G.T. à l'aide d'excellents cargos mixtés qui rivalisent heureusement tant au point de vue confort qu'au point de vue vitesse avec le meilleur matériel concurrent. Ce service se développe très heureusement bien que soumis à une concurrence très vive par les concurrents étrangers surtout norvégiens. La C.G.T. s'est assurée le transport d'une part importante des exportations californiennes tant sur la France que sur l'Angleterre, spécialement des fruits frais et secs, des conserves, du saumon congelé, etc.; elle a d'autre part permis à nos ex-

portateurs de trouver dans cette partie des Etats-Unis un débouché intéressant dont l'importance augmente sans cesse.

Les cargos de la C.G.T. assurant le service de la côte Sud du Pacifique sont également bien appropriés au trafic, mais cette ligne a beaucoup souffert de l'état de marasme dans lequel sont restés longtemps le Chili et le Pérou; il semble que la situation de ces états tende à s'améliorer dans une assez large mesure; la C.G.T. a su s'assurer une part prépondérante dans l'exportation des nitrates en direction de la France et de l'Angleterre et si cette ligne a particulièrement souffert, elle semble devoir être pour l'avenir d'un rapport intéressant.

3° — Amérique du Nord.

La ligne du Havre à New-York exploitée par la C.G.T. est la plus connue du public français. Elle est en effet celle où presque tous les armements mondiaux s'affrontent en y affectant leurs plus belles unités, elle a d'autre part un intérêt de prestige très grand tant à cause de la clientèle internationale qui la fréquente que de l'intérêt marqué par la population américaine à cette ligne où elle voit s'affronter les plus beaux liners mondiaux.

La C.G.T. est maintenant la seule compagnie française assurant un service sur New-York; pendant de longues années la C^{ie} Fabre a pu effectuer un service Marseille-New-York avec ses paquebots « Patria » et « Providence ». Cette ligne a du être suspendue depuis la crise, elle était devenue d'une exploitation trop onéreuse et se soldait par un déficit.

La C.G.T. n'a pas abandonné pendant la guerre la ligne de New-York alors que la plupart des autres services étaient suspendus et dès la fin des hostilités, elle a tenté de reprendre sur cette ligne un service normal.

Voici le nombre de voyages effectués annuellement durant la période 1919-1929:

1919	53	1925	63
1920	69	1926	65
1921	91	1927	68
1922	81	1928	70
1923	70	1929	64
1924	64		

On voit qu'une situation normale existait depuis 1920 sur cette ligne dont le trafic a toujours été important, nous ne traiterons ici que la partie trafic marchandises de cette ligne réservant pour un chapitre suivant la question si importante du trafic passager.

Le courant commercial existant entre l'Europe Occidentale et les Etats-Unis s'est largement développé depuis le milieu du dix neuvième siècle, tant à cause de la richesse naturelle des Etats-Unis que du fait que les Etats-Unis ont été pour ainsi dire la création de l'Europe tant au point de vue peuplement qu'au point de vue commercial, industriel et financier. La population de caractère hétérogène s'est bientôt fondue dans un vaste creuset et a pris la mentalité en même temps que la nationalité américaine; toutefois nombreux sont les émigrants qui ont conservé des relations avec leur pays d'origine, non seulement au point de vue familial et culturel mais au point de vue commercial.

D'autre part les Etats-Unis après avoir été les débiteurs de l'Europe pendant de longues années sont devenus les créanciers de tous en même temps que sa puissance agricole, financière, industrielle et politique s'est développée d'une manière considérable depuis la guerre.

La France a vu son trafic avec les Etats-Unis contrecarré au lendemain de la guerre par de nouveaux concurrents tels que les lignes américaines et canadiennes,

elle s'est vu d'autre part privée d'un fret auquel elle pouvait prétendre par le détournement sur Anvers (chemins de fer, canaux) d'une part importante du fret lourd exportable: produits de notre métallurgie du Nord-Est, potasses d'Alsace; des accords ont, dans la mesure du possible, mis fin à ces anomalies.

D'autre part les offres de la concurrence et en particulier de certains courtiers font souvent préférer à nos exportateurs des armements concurrents pour des raisons de prix; d'autre part le trafic d'émigrants, en direction des Etats-Unis est presque complètement arrêté.

Les exportations françaises en direction des Etats-Unis représentent généralement une grande valeur sous un faible poids et consistant généralement en produits de luxe: étoffes, soieries, robes, bijoux, articles de Paris, liqueurs, Champagne, etc... peuvent généralement être d'excellent fret pour paquebots car leur grande valeur leur permet de payer des frets élevés.

Mais une des grandes causes d'infériorité pour notre ligne de New-York consiste dans les grèves de personnel de navires, de dockers, etc., empêchant le départ ou le déchargement des navires et faisant le plus grand tort à notre armement auprès de la clientèle étrangère et spécialement américaine (articles transportés périssables ou attendus à une date déterminée pour des fêtes ou dîners).

D'autant que ces mouvements sociaux sont exploités par la concurrence et qu'ils sont amplifiés par une véritable campagne de fausses nouvelles répandues à l'étranger aux dépens de notre armement.

Néanmoins la ligne Le Havre-New-York si elle a vu son rendement commercial décroître dans de fortes proportions demeure l'épine dorsale de notre réseau de lignes impériales.

4^o — **Afrique du Nord.**

Les lignes reliant la France avec l'Afrique du Nord ont pour la métropole comme pour la colonie et les protectorats une importance vitale non seulement au point de vue commercial mais au point de vue politique et stratégique. En effet, près d'un tiers de notre armée active est stationnée en Afrique du Nord et son transport éventuel en France en cas de mobilisation générale est d'une importance primordiale.

Le régime auquel sont soumis les relations maritimes entre la France et l'Algérie est très spécial, c'est celui d'un monopole de pavillon, régime dont nous parlerons plus en détail au cours d'un chapitre suivant.

Le régime des communications maritimes entre la France et la Tunisie est soumis à un régime de protection assez spécial dont nous parlerons également plus tard.

Les communications maritimes entre la Métropole et le Maroc ne peuvent être soumises à un régime préférentiel quelconque, la France ayant les mains liées par l'acte d'Algésiras.

Ce qui caractérise les transports entre la France et l'Afrique du Nord, c'est la multiplicité extraordinaire des armements concurrents pour ce trafic il est vrai très important.

Voici les plus importants, car il en existe encore d'autres :

	<i>Port de départ</i>
C ^{ie} de Navigation mixte	Marseille
C ^{ie} de Navigation Paquet	Marseille
C ^{ie} Générale Transatlantique	Marseille
C ^{ie} Busck	Marseille
Comptoir Français de Transports	Marseille
Sté Algérienne de Navig. pour l'Afrique d. N.	Marseille

Sté Daher	Marseille
Sté Fabre	Marseille
Sté Maritime Nationale	Marseille
C ^{ie} Charles Le Borgne	Bordeaux
C. G. T.	Bordeaux
Paquet	Bordeaux
Mazella	Bordeaux
Delmas Vieljeux	Nantes
Association Pétrolière	Dunkerque
Chargeurs de l'Ouest	Nantes
C ^{ie} Auxiliaire de Navigation	Rouen
Messageries Maritimes	Anvers-Dunkerque
Les Cargos Algériens	Rouen
Nouv. C ^{ie} Havraise Péninsulaire	Anvers
Sté Shell	Marseille-Rouen
Sté Navale de l'Ouest	Rouen
C ^{ie} de Navigation Mixte	Port-Vendres
Fabre	Port-Vendres

La plus grande partie de ces armements ont conclus entre eux des ententes qui sont du reste fort mal respectées provoquant sans cesse des appels aux contentieux respectifs.

Les prix officiels sont souvent tournés par l'octroi de ristournes à la clientèle sans compter de nombreux autres procédés.

Le fret entre la Métropole et l'Afrique du Nord est pourtant très important, mais les cours pratiqués ne sont guère rémunérateurs, les relations commerciales entre les deux côtes de la Méditerranée sont très actives, vins, blés, fruits, agrumes, minerais, phosphates, huiles, tabac sont transportés en France, qui fournit de son côté à l'Afrique du Nord la plupart de ses vêtements, objets manufacturés, machines, etc...

Les navires mis à la disposition des transporteurs par les Compagnies ou armements particuliers sont très divers, appartiennent à des types hétéroclites, sans aucune classification possible, tous les types de cargos sont employés, le trafic est essentiellement saisonnier, la demande de tonnage varie très sensiblement avec les époques.

Du reste la fixation du nombre de voyages à effectuer pour satisfaire à la fois les exportateurs français et la population nord-africaine est une question de gouvernement et ne peut être établie que par l'Etat.

5° — Afrique Occidentale.

Nos colonies de la côte occidentale d'Afrique sont également desservies par de nombreuses compagnies de navigation. Pourtant elles ne sont pas soumises comme l'Afrique du Nord à un régime de monopole de Pavillon ou à un régime préférentiel. Des essais ont été tentés en la matière dans l'après guerre, mais ils se sont heurtés à des traités internationaux et surtout à des traités de commerce passés avec d'autres nations. Du reste il est à remarquer que chaque fois qu'il s'agit de transports coloniaux vers la métropole combien notre armement est concurrencé par les « tramps », ceux-ci qu'on a pu appeler très justement « les vagabonds des mers » sans desservir aucune ligne recherchent le fret et comme ils ne sont pas astreints à des obligations de départs réguliers et d'heure fixe, ils peuvent offrir des prix moindres que ceux des lignes régulières. Cette thèse a été défendue par le représentant de la marine marchande à la récente conférence impériale, mais elle s'est heurtée à une incompréhension totale de la part des exportateurs coloniaux qui n'ont pas pu conce-

voir qu'il était de leur intérêt, même à un prix légèrement plus élevé de donner leur fret à nos lignes plutôt qu'aux tramps étrangers; en effet s'ils désertent ces lignes, on sera dans l'obligation de les supprimer et les tramps qui subsisteront n'offrent aucun départ à date fixe, ce qui rendrait l'exportation absolument impossible surtout pour les fruits et les denrées périssables.

Il est à noter que la côte occidentale d'Afrique est desservie par de nombreux armements français:

C^{ie} Fraissinet

C^{ie} de Navigation fruitière.

C^{ie} Paquet

C^{ie} des Transports Maritimes de l'A.O.F.

Chargeurs Réunis

Delmas Vieljeux

C^{ie} Franco-Coloniale de Navigation

C^{ie} Fabre

E^{ts} Maurel et Prom

Sté Gle de Transports Maritimes à Vapeur

Sté Maritime de Transports et d'Affrètement

Sté Maritime Nationale

Sté Navale de l'Ouest.

Ces armements sont du reste soumis à une concurrence étrangère extrêmement active, de la part des armements anglais, allemands, italiens, hollandais et belges, sans compter les tramps.

D'autre part ce trafic très actif et promis à un avenir encore plus brillant a été pendant de nombreuses années particulièrement gêné par l'absence de bons ports. Seuls les ports de Dakar et de Douala pouvaient être considérés comme possibles.

Ceux de Conakry, Bingerville, Lomé, Port Gentil, Libreville étaient des wharfs n'offrant aucune facilité et presque impossibles à desservir par mauvais temps.

Cette situation a été heureusement modifiée par les grands travaux entrepris à Dakar, Kaolack, Port Bouet, Pointe Noire; par l'aménagement de Konakry, Abidjian, Douala.

Le trafic a du reste augmenté avec le magnifique développement économique qui a suivi la guerre dans ces contrées, la construction de routes, de chemins de fer, l'encouragement et la modernisation apportés à certaines cultures.

Le mouvement commercial avec la métropole est très actif, il est à regretter que l'on ait laissé s'installer à Hambourg au détriment de Bordeaux le grand marché des bois coloniaux; mais nos colonies exportent vers l'Europe arachides, palmistes, caoutchouc, viandes, cacao, bois coloniaux et reçoivent de la métropole ou de l'Angleterre le charbon, les tissus, les produits manufacturés. Le volume des échanges a beaucoup diminué avec la crise très grave dont souffrent ces pays et l'effondrement des cours des matières premières.

Du reste notre armement souffre sur ces lignes du manque d'unités neuves qu'il peut opposer aux unités étrangères correspondantes. Les « Chargeurs » ne peuvent mettre en ligne que des navires comme « Brazza », « Asie », « Foucauld », qui, les deux premiers surtout ne sont pas jeunes et ont été soumis à un dur service. Néanmoins, il existe un fort courant de passagers surtout grâce aux mouvements des fonctionnaires et militaires.

6° **Extrême-Orient Madagascar – Australie –
Méditerranée Orientale.**

Les lignes en direction du proche orient comme de l'extrême orient sont exploitées par les Chargeurs Réunis, la C^{ie} des Messageries Maritimes et surtout les Services contractuels des Messageries Maritimes. Ceux-ci se

sont vu fixer par le cahier des charges du 29 décembre 1920.

LIGNES

FREQUENCE DES
DEPARTS1) *Extrême Orient*

Marseille, Djibouti, Saïgon, Yokohama

tous les 14 jours

Marseille, Djibouti, Saïgon, Haïphong

tous les 28 jours

Marseille, Pondichéry, Calcutta

éventuel

Colombo, Pondichéry, Calcutta

éventuel

2) *Pacifique Austral*

Dunkerque, Marseille, Djibouti, Sydney, Nouméa

tous les 28 jours

Sydney, Nouméa, Niles Hébrides

12 départs par an

Ports français, Panama, Tahiti

éventuel

3) *Océan Indien*

Marseille, Djibouti, Madagascar Réunion

tous les 14 jours

4) *Méditerranée Orientale*

Marseille, Beyrouth par Méditerr. Nord

tous les 14 jours

Marseille, Alexandrie, Beyrouth ord.

tous les 14 jours

Marseille, Alexandrie, Beyrouth acc.

tous les 14 jours

Le réseau qui s'était peu modifié jusqu'en 1930 a reçu depuis certains aménagements et actuellement, utilisant les possibilités conférées par le cahier des charges relativement au réaménagement du réseau, les services contractuels exploitent :

La ligne Marseille, Saïgon, Changhaï, Kote à raison d'un départ toutes les deux semaines.

Celle de Marseille, Pondichéry, Madras, Saïgon, Haï-phong avec un voyage tous les 28 jours.

Celle de Marseille, Fort-de-France, Panama, Tahiti, Nilles Hébrides, N^{lle} Calédonie toutes les six semaines avec des correspondances à Papeete et Nouméa.

La ligne Marseille, Côte Orientale d'Afrique, Madagascar, la Réunion, Maurice, avec un départ toutes les deux ou trois semaines selon la saison.

Celle de Marseille, Alexandrie, Beyrouth toutes les semaines ou toutes les deux semaines.

Celle de Marseille, Naples, Le Pirée, Istamboul, Beyrouth, Rhodes avec un départ toutes les deux ou quatre semaines.

Ces services sont assurés actuellement avec six bâtiments sur la ligne d'Extrême-Orient, dix sur le groupe Indochine-Océan Indien, quatre sur le Pacifique Austral et six en Méditerranée.

Les services contractuels disposent du reste d'une flotte presque entièrement construite depuis la guerre comprenant des unités splendides très bien adaptées à leur tâche et qui étaient renommées sur les lignes desservies.

Les Compagnies italiennes et allemandes ayant affecté à cette ligne des unités modernes et surtout plus rapides, il a été nécessaire aux services contractuels de faire modifier les machines de ses navires afin d'augmenter leur vitesse; ces modifications ont eu lieu ces dernières années et ont nécessité pour beaucoup d'unités des allongements de coque.

On peut dire que les services contractuels sont bien placés pour lutter avantageusement contre une concurrence étrangère de plus en plus active. Anglais, Italiens, Allemands, Japonais, Hollandais ont renouvelé leur matériel

et font une concurrence acharnée au point de vue prix spécialement l'armement allemand avec des tarifs établis en « registered marks ».

A dater de 1924 les bateaux desservant la Méditerranée nord ont été privés des importants contingents de 3^e classe et d'émigrants que leur valait jusqu'alors l'expatriation syrienne en Amérique du Nord et du Sud: les restrictions édictées par les états intéressés à la fixation définitive des étrangers sur leur territoire réduisait dans une proportion considérable ce mouvement qui se trouve presque complètement arrêté lorsque plus tard le Haut-Commissariat des Territoires du Levant sous mandat français prit des mesures pour retenir la main-d'œuvre locale.

Par la suite la société perdit partiellement la clientèle intéressante des fonctionnaires belges à destination ou en provenance du Congo méridional (Katanga), elle cessa d'emprunter la voie de l'Océan Indien et du Chemin de fer de Bériér quand fut inaugurée la liaison directe d'Elisabethville à Labita (Aujela).

Enfin la crise économique a réduit à la fois le trafic marchandise et le trafic passager. (Nous examinerons dans un chapitre suivant quel a été l'effort touristique des C^{tes} de navigation françaises). Les matières premières ont eu leur trafic grandement diminué comme le prouve le tonnage de Suez dont nous avons donné le travail dans un chapitre précédent.

Les services contractuels, comme la C^{ie} des Messageries Maritimes et les Chargeurs Réunis ont lutté de leur mieux contre la crise défavorisés par les nombreux services à assurer.

7° — Tramping — Flotte charbonnière.

Les tramps sont une partie essentielle d'une flotte nationale, il est à remarquer que la flotte française en comp-

taît avant-guerre un tonnage très restreint, la flotte française à l'inverse de celle de l'Angleterre et surtout de la Norvège n'en a possédé jamais en grand nombre, elle était surtout une flotte de paquebots et c'était là une des caractéristiques de la période de l'après-guerre que le développement de la flotte française de tramping; ceux-ci passèrent d'environ 150.000 t. à plus de 400.000, la plus grande partie de ces tramps constitue la flotte charbonnière dont nous allons essayer de suivre les évolutions.

Née avant la guerre où elle groupait 85 navires, représentant 153.000 tonnes de jauge brut et 238.000 tonnes de portée en lourd, la flotte charbonnière française recevait en fin de guerre, les apports successifs de l'Accord Maclay-Clémentel, de la construction ou de l'achat pour compte des grands chemins de fer français: P.L.M. - P.O. Etat de flottes spécialisées dans le transport des charbons.

Puis ce fut par voie de rétrocession à l'industrie privée, les éléments en provenance de la flotte d'Etat, les types « Capitaine », « Marie-Louise », auxquels s'ajoutèrent encore des achats faits dans des conditions très diverses sur le marché libre des navires. En 1931 le Tramping charbonnier totalisait encore 134 navires jaugeant brut 413.000 t., de 638.000 t. de portée en lourd.

Cette nomenclature du tonnage serait incomplète si l'on ne précisait que 30 % des effectifs charbonniers se trouvaient « à la chaîne » au 15 mars 1934, et que le désarmement ayant pris depuis une croissance plus rapide, près de 40 % du tonnage étaient immobilisés en mai 1934.

Le bilan charbonnier de la France s'établit comme suit pour les dernières années (v. Rapport de la Direction des Mines en 1933). Les importations par voie de mer obéi-

rent à la nomenclature suivante.

La part du pavillon français, s'élève lentement pour atteindre dans l'année exceptionnelle de 1926 (grève des mineurs anglais) 58,91 %, soit plus de moitié du tonnage importé par mer depuis le pourcentage n'a cessé de décroître.

L'examen de l'activité comparée du pavillon charbonnier français et du pavillon étranger ne peut être séparé de l'observation des frêts charbonniers pratiqués d'Angleterre à destination de Rouen qui apparaissent comme suit :

Années	Montant global des Import. par voie de mer	Part du Pavillon Etranger	Pour- centage	Part du Pavillon Français	Pour- centage
1919	17.866.982	14.334.684	80,24	3.532.298	19,76
1920	18.998.453	14.984.332	78,87	4.014.121	21,13
1921	11.316.063	7.770.943	68,67	3.545.120	31,33
1922	15.954.585	10.831.707	67,89	5.122.878	32,11
1923	21.119.489	14.156.692	67,03	6.962.797	32,97
1924	17.590.258	10.382.860	59,02	7.207.389	40,98
1925	13.937.841	7.369.509	52,87	6.568.332	47,13
1926	9.993.391	4.105.602	41,09	5.887.789	58,91
(grève anglaise)					
1927	13.775.442	7.516.825	54,57	6.258.617	45,43
1928	11.408.525	6.873.926	60,25	4.534.599	39,75
1929	16.543.361	10.533.799	63,68	6.009.562	36,32
1930	17.158.100	11.370.195	66,27	5.787.905	33,73
1931	15.070.701	8.874.435	58,89	6.196.266	41,11
1932	12.153.630	7.764.255	63,89	4.389.375	36,11
1933	12.602.300	7.347.500	61,02	4.654.800	38,98

<i>Années</i>	<i>Côte Ouest d'Angleterre</i>	<i>Côte Est d'Angleterre</i>
1919	44/7 1/2	48/3 1/2
1920	38/3 1/2	41/3
1921	9	8/3
1922	6/11 1/2	6/7 1/2
1923	6/10 1/2	6/7 1/2
1924	5/4 1/2	6/6
1925	4/6	4/8 1/2
1926	4/5 1/2	4/11 1/2
1927	4/4 1/2	5/1 1/2
1928	4/4	3/11 1/2
1929	5/5	4/10
1930	4/3	3/10 1/2
1931	4/1	3/9 1/2
1932	4/4	3/10

De 1920 à 1926, le tonnage des navires monte pour atteindre 64 millions de tonnes en 1926, la part des navires de tramping a été de beaucoup la plus importante dans la construction d'après-guerre.

Nous voyons donc la chute vertigineuse des frêts dès 1921, puis dépression plus lente mais continue jusqu'en 1926.

De 1926 à 1934, les frêts sans grandes oscillations accusent cependant leur insuffisance. L'abandon de l'étalon or par la Banque d'Angleterre le 21 Septembre 1931 aggrave encore, ainsi que nous le verrons plus tard, la concurrence des pavillons intéressés au trafic des pondéreux et nous en arrivons ainsi aux frêts moyens de 4/4 Cardiff Rouen, de 3/10 Newcastle Rouen, qui, compte tenu de la dévaluation ne représente plus pour l'armateur français qu'une contre-partie « recettes » fort amoindrie.

Certains ports font presque toutes leurs importations de charbons sous pavillon étranger, ainsi les ports de guerre de Toulon et de Brest ont importé en 1933 respectivement 94,78 % et 91,85 % de leur charbon sous pavillon étranger, les ports de Calais, du Tréport, des Sables d'Olonne ont confié la totalité de leurs importations au Pavillon Etranger.

Le Pavillon charbonnier français ne peut lutter que difficilement contre les pavillons étrangers concurrents par suite de son manque de petits navires pouvant pénétrer dans les ports de faible importance, d'autre part, la flotte charbonnière française est surcapitalisée, alors que la plus grande partie des flottes charbonnières concurrentes est amortie, d'autre part pour venir au secours des mines françaises menacées par l'invasion du combustible étranger, le gouvernement a édicté à dater du 10 juillet 1931 une série de mesures de nature à freiner l'importance du courant à l'importation.

De là est née une accélération de la lutte des frêts et, conséquence inévitable pour l'armement français une augmentation des désarmements.

8° — Cabotage.

Le cabotage et le bornage ont au fond une importance minime dans la vie de la marine marchande, il existe du reste un monopole du cabotage au profit de nos inscrits maritimes, qui ne peuvent être concurrencés par des armements étrangers.

L'ensemble du grand et du petit cabotage représentait en 1931 3.175.816 tonnes contre 43.514.568 tonnes de trafic international, soit une proportion de 6,52 % du trafic total, il est du reste à remarquer qu'avant-guerre la situation était sensiblement la même.

Ce qui est assez curieux, c'est que le petit cabotage a beaucoup plus d'importance que le grand cabotage. On entend par grand cabotage les relations à port français entre deux mers différentes: la Méditerranée et l'Océan. Au contraire le petit cabotage est constitué par les relations entre ports d'une même mer. En 1931 l'ensemble des marchandises transportées par le cabotage se répartissait comme suite: 75.628 tonnes du grand cabotage contre 5.059.095 tonnes au petit cabotage, ce dernier chiffre se décomposant lui-même ainsi: petit cabotage de l'Océan 2.222.401 tonnes, petit cabotage de la Méditerranée 836.694 tonnes.

On voit que l'importance du cabotage est assez faible par elle-même, mais elle fait entrevoir une des questions les plus délicates de la vie économique d'une nation: celle de la coordination entre les divers moyens de transport: en effet, le cabotage et les transports par chemin de fer sont en concurrence directe et il suffit de la moindre modification soit des frêts, soit des tarifs de chemin de fer pour que l'un des moyens de transport soit favorisé au détriment de l'autre; étant bien entendu qu'il s'agit uniquement des marchandises pondéreuses; du reste, les deux tiers des marchandises transportées par cabotage appartiennent aux huit catégories suivantes: matériaux de construction, houille, huiles, farine, cuivre, plomb, étain, et vins.

La question du cabotage pose donc en France le problème des transports en général pour lequel des thèses politiques différentes s'affrontent; il est à noter, toutefois qu'au cours d'une enquête faite en 1934 par le Conseil National économique, les représentants des moyens de transport comme le rapporteur se sont élevés contre tout octroi de primes à la navigation au cabotage ou tout autre aide apportée par l'Etat.

B) — TRAFIC PASSAGER.**1° — Amérique du Nord.**

La ligne Le Havre — New-York est au point de vue du trafic passager une des plus intéressantes à étudier, car c'est sur cette ligne que les compagnies affectent leurs meilleures unités, c'est également sur l'Atlantique nord que la clientèle la plus intéressante se trouve.

Celle-ci a complètement changé d'aspect, au trafic de troisième classe et d'entrepont très florissant avant-guerre a succédé par suite de l'absence d'immigration un trafic passager de luxe que toutes les compagnies se sont efforcées d'attirer sous leur pavillon. De plus, les diverses compagnies se sont efforcées d'attirer l'émigration vers le Canada. Mais d'une manière générale, ce n'est plus en Europe que les Compagnies recrutent la majeure partie de leurs passagers, mais en Amérique; leurs intérêts sont mieux servis désormais par les agences de tourisme du Nouveau Monde qui vantent les beautés de la vieille Europe que par les bureaux d'émigration qui prêchaient aux malheureux l'exil vers de nouvelles régions.

Le désir de satisfaire cette nouvelle clientèle qui pouvait payer cher, mais exigeait par contre confort et vitesse, a fait modifier par les compagnies les qualités qu'elles pouvaient demander à leurs unités.

Avant guerre nous voyons des tonnages relativement élevés par rapport aux possibilités offertes par les constructions navales et la lutte pour le « Ruban Bleu » est acharnée jusqu'en 1907 où le « Mauretania » établit un record qui restera debout plus de vingt ans.

Par contre après-guerre, la vitesse semble n'offrir que peu d'intérêt pour les C^{ies} car elles ne demandent pas aux unités construites à cette époque une très grande rapidité, du reste elles construisent peu de grandes unités neuves

utilisant surtout leurs unités d'avant-guerre et les navires ex-allemands. Elles portent leur attention vers les navires de classe « cabines ».

On ne voit jusqu'en 1928 comme unités neuves que pour la Cunard « Carinthia », « Franconia » de 20.000 tonnes et 16 nœuds 5, pour la White Star: « Homeric » de 34.000 tonnes et 19 nœuds; pour la Red Star: « Belgenland » de 27.132 tonnes et 17 nœuds 5; pour le Norddeutscher Lloyd: le « Columbus » de 32.354 tonnes et 19 nœuds; la Hapag construisant deux paquebots de « Cabine ». La C.G.T. construit « Paris », « Ile de France » de 42.050 tonnes et 23 nœuds 5 qui occupe du reste la sixième place en tonnage étant précédée par Leviathan, Majestic, Berengeria, Olympic et Aquitania — tous construits avant 1921.

Il est du reste à remarquer que si ces paquebots construits après-guerre ne montraient pas de grandes améliorations quant à la vitesse, ils offraient un confort et un luxe sans cesse grandissants. « Ile de France » peut être considéré à cet égard comme un modèle.

A partir de 1928, la course au tonnage et la vitesse commence, on veut réduire la durée du trajet et emmener dans les conditions les plus confortables le nombre le plus élevé de passagers.

Les allemands commencent cette lutte avec deux splendides unités de 46.000 tonnes et 26 nœuds « Bremen » et « Europa » qui attirent immédiatement à eux une bonne partie de la clientèle aisée. Les Italiens répliquent par « Rex » et « Conte di Savoia » de 52.000 tonnes et 27 n. 5. Alors la France et l'Angleterre, mettent presque en même temps en chantiers deux unités de 70.000 tonnes qui en fait auront 80.000 tonnes et qui doivent être douées d'une vitesse d'environ 30 nœuds. Ces unités sont « Normandie » et « Queen Mary ».

Le même effort est tenté dans la classe des paquebots de cabine.

La Grande Bretagne avec « Georgic » et « Britannic », les Etats-Unis avec « Washington » et « Manhattan », la France avec « De Grasse », puis « La Fayette » et « Champlain ».

Quelle est la part de l'armement français dans le trafic passager sur l'Atlantique nord. Elle est surtout élevée quant aux voyageurs de première classe. En effet, si les installations intérieures des navires étrangers sont parfois aussi luxueuses que celles des navires français, ceux-ci les surpassent par le goût, par le raffinement et l'élégance dûs à nos industries d'art et aux talents de nos artisans. D'autre part, tant en ce qui concerne l'agrément de la vie de bord que la délicatesse de la chère, la C. G. T. offre pour la clientèle de luxe des ressources inégalées. Mais pour les passagers d'autre classe, le patriotisme des peuples anglo-saxons et les obligations des régimes totalitaires poussent vers nos concurrents une grande partie de la clientèle.

Voici pour 1926 le pourcentage du trafic passager sur la ligne de New-York :

	1926	
Cunard	16,1 %	} Pavillon anglais 39,4 %
White Star	13,1	
Anchor Line	5,2	
Red Star	2,1	
Royal Mail	1,5	
Atlantic Transport	1,4	} 14,1 ann. allemand
Norddeutscher Lloyd	8,2 %	
Hambourg Amerika	5,9	
United St. Lines	9,4 %	} 10,5 américain
United America Lines	1,1	

Transatlantique	7,9 %	}	9 %
Fabre	1,1		France

Holland America 3,1 %

C^{ies} Italiennes 12,7 %

Nous allons maintenant donner les chiffres de 1930 et 1934 avec la part de la Transatlantique par catégorie :

	Trafic Total	Trafic Part. Transat.	%	Trafic Total	Trafic Part. Transat.	%
1 ^o Cabine	293.202	41.163	14,04	123.656	18.313	14,81
2 ^o Cabine et Touriste	329.914	184.99	5,61	150.555	14.358	9,54
3 ^o Cabine	379.237	22.617	5,96	185.917	9.933	5,34
Total Gal.	1.002.353	82.279	8,20	460.128	42.604	9,25

Il est à remarquer que ces résultats sont antérieurs à l'entrée en ligne de « Normandie ».

Mais l'armement français sur le trafic de New-York souffre aussi de la difficulté d'avoir des prix qui ne soient pas supérieurs à ceux des concurrents et du fait que les grèves, troubles sociaux, etc. dirigent de nombreux voyageurs vers les concurrents, l'insécurité des départs étant pour une compagnie de navigation la pire des tares.

Actuellement la C.G.T. dispose sur la ligne de New-York d'un matériel approprié pour les grands liners « Normandie » et « Ile de France » avec « Paris » en réserve, pour les paquebots dits de « cabines » « Champlain » et « Lafayette » avec « De Grasse » en réserve. Ces unités sont très appréciées de la clientèle alors que dans les années qui ont suivi immédiatement la guerre,

la C.G.T. n'avait pu offrir que des unités pour la plupart démodées et fatiguées.

Malgré tout, pour le trafic passager, notre armement souffre de la concurrence des flottes transatlantiques Anglaises (Queen Mary) Allemandes (Europa et Bremen) Italiennes (Rex et Conte di Savoia) Américaines et Canadiennes (Empress of Britain) Hollandaise et Suédoise (Gripsholm).

2^o — Croisières.

Le goût de la mer s'est beaucoup développé durant ces dernières années sous l'effet des diverses croisières organisées par les compagnies de navigation flottantes.

Le goût du tourisme maritime s'est introduit en France depuis peu de temps bien que, dès avant guerre, les croisières anglaises et allemandes existassent; les grandes compagnies de navigation étrangère envoyaient au cours de l'été quelques-unes de leurs plus belles unités dans les fjords de Norvège ou en Méditerranée l'hiver. Les français employaient peu leurs vacances à des randonnées maritimes fort appréciées de maints étrangers. Depuis peu d'années les compagnies françaises ont tenté l'effort nécessaire, effort qui a été couronné de succès.

La compagnie des Messageries Maritimes a utilisé son réseau de lignes en Méditerranée, pour organiser des voyages croisières autour de la Méditerranée, voyages devenus classiques depuis en utilisant les lignes régulières et en changeant une fois de bateau.

Le voyage est combiné avec un programme d'excursions à terre particulièrement attrayant, certains voyages prévoient la remontée du Nil jusqu'à Assouan et même jusqu'à Khartoum; les voyageurs une fois leur billet pris ne s'occupent de rien et sont sans cesse guidés par les agents de la compagnie ou des agences organisant les ex-

cursions à terre. D'autre part, les Messageries utilisent leurs navires de ligne pour organiser des voyages en Extrême Orient, en Indo-Chine, à Madagascar et même autour du monde dans des conditions de bon marché remarquables. Ces voyages ont été combinés avec des excursions très bien organisées et dont certaines ont été à l'époque de véritables voyages d'exploration: excursion en Perse, voyages en Abyssinie; des accords ont été passés avec Nairn Cy pour rendre possible des voyages vers Bagdad; les C^{ies} de chemin de fer françaises ont mis en service des trains spéciaux avec des réductions importantes conduisant les voyageurs à quai; une propagande active a été faite en faveur de ces voyages qui rencontrent auprès de la clientèle tant française qu'étrangère le plus franc succès.

La C.G.T. s'est également dirigée avec succès vers le tourisme maritime et même terrestre, car immédiatement après la guerre elle s'est efforcée de créer vers l'Afrique du Nord un grand mouvement de tourisme; toute l'armature était à créer: hôtels, services d'autocar, la C.G.T. créa à grands frais tout ce qui est nécessaire au confort de touristes modernes, et si les résultats furent satisfaisants les premières années, ils ne tardèrent pas être très lourds pour la C^{ie} qui dûit céder ses organisations touristiques en Afrique du Nord à la Société des Hôtels-Nord Africain, mais néanmoins des accords furent passés permettant le maintien des circuits touristiques en Afrique du Nord, circuits sans cesse augmentés, d'itinéraires toujours plus audacieux permettant maintenant la traversée du Sahara et fournissant par le mouvement de voyageurs produit une clientèle très intéressante pour nos lignes de navigations. On peut dire que la C.G.T. a ouvert au tourisme l'Afrique du Nord française.

Mais la C.G.T. n'a pas limité à cela son effort. Les premières croisières qu'elle organisa furent effectuées au

départ des Etats-Unis à la demande des Chambres de Commerce de Houston, puis de Philadelphie, elles avaient comme but: les Bermudes, la Havane, les Antilles, elles obtinrent le plus grand succès; ce qui donna l'idée à la Cie d'affecter son paquebot « France » à des croisières hivernales en Méditerranée au départ de New-York; ces croisières qui eurent lieu trois fois après avoir obtenu de bons résultats durent être supprimées à cause de la crise. La C.G.T. inaugura alors à l'exemple des compagnies étrangères des croisières d'été dans les mers nordiques au départ du Havre; elle y affecta quelques fort belles unités telles que « France », puis « Cuba » « Mexique » « Colombie » « Lafayette », les itinéraires du Spitzberg et de la Mer Baltique obtinrent tant de succès qu'ils ont été réédités tous les ans depuis. D'autre part, la Compagnie organisa des croisières Week-end en Angleterre, Hollande avec des unités aussi remarquables que « Lafayette » « Ile de France » « Normandie ». Ces croisières ont attiré à la mer toute une clientèle nouvelle. La C.G.T. s'est efforcée de varier les itinéraires organisant des escales dans des régions où le tourisme n'avait jamais pénétré: Islande, Finlande, U.R.S.S. De plus la C.G.T. a organisé à Pâques souvent après entente avec les Messageries Maritimes des croisières en Méditerranée et aux Iles de l'Océan avec « Mexique », « De Grasse » ou « Champ-lain ». Ces croisières ont été souvent organisées avec la collaboration de groupements tels que les Croisières Médicales Françaises, des associations d'anciens combattants, d'officiers de réserve, etc.

La C.G.T. a également utilisé ses lignes de New-York et de l'Amérique Centrale pour organiser des voyages croisières employant des lignes régulières, elle a organisé des voyages spéciaux à l'occasion de Congrès, commémorations, etc.

Les Chargeurs Réunis sont également entrés dans la voie du tourisme nautique, utilisant leurs lignes de la Côte d'Afrique et de l'Amérique du Sud de même que leur ligne d'Indochine à des voyages croisières, utilisant successivement leurs paquebots « Brazza » et le si apprécié « Foucauld » à des croisières d'été sur les côtes de Norvège.

D'autres compagnies, telles que la Compagnie Paquet organisant comme la C.G.T. des circuits touristiques au Maroc et bénéficiant de la vogue de leurs quatre excellents paquebots « Chella », « Djenné », « Koutoubia », et « Maréchal Lyautey ». La C^{ie} Fabre organisant des voyages en Méditerranée, la C^{ie} de Navigation à vapeur affecte à des voyages maritimes ses paquebots « Campana » et « Mendoza ».

La C^{ie} Fraissinet a enfin organisé des circuits croisières utilisant ses services réguliers vers la Corse.

On voit que si la marine française s'est lancée assez tardivement vers le tourisme maritime, celui-ci a pris en peu d'années un développement très important, qui ne pourra que s'accroître quand les conditions économiques seront devenues meilleures.

VIII. — Les concurrents étrangers de l'armement français.

Aide qui leur est apportée par leurs Gouvernements.

La marine marchande française qui est restée pendant de nombreuses années sans soutien gouvernemental a eu à subir la concurrence d'armements étrangers largement soutenus par leurs Etats, en particulier les grands états ont toujours soutenu leur flotte marchande, nous allons étudier la manière dont cette aide s'est exercée dans la période qui a suivi la guerre.

A). *Allemagne.*

L'Allemagne a toujours apporté à son armement une aide non seulement directe et matérielle sous forme de subventions ou de primes, mais encore morale et économique. Les gouvernements ont toujours eu à cœur de remplir ce rôle de soutien et de coordination économique; et ceci pour des raisons vitales propres à l'économie allemande qui a besoin pour subsister d'exporter une très large part de sa production.

Cette aide gouvernementale ne s'est pas toujours exercée au grand jour et elle s'est manifestée à plusieurs reprises de manière occulte, il semble que nous ne connaissions qu'une partie de cette assistance qui à plusieurs reprises a dû prendre la forme de véritables opérations de sauvetage.

La reconstitution de la marine marchande allemande réduite à un état squelettique par les clauses du traité de Versailles a été rendue possible par un crédit de 500 mil-

lions de marks or voté par le Reichstag en 1921, ce qui a permis à l'armement allemand de faire construire une flotte moderne en remplacement des navires usagés livrés aux alliés.

Une autre intervention du Reich en faveur de l'armement se manifeste en 1924 avec la constitution d'un fond de crédit maritime s'élevant à 50 millions de marks (300 millions de francs). Les prêts accordés aux armateurs sur ce fonds pouvaient atteindre 50 % du prix de construction des navires, le solde pouvant être fourni, soit par l'armateur, soit par le constructeur. L'intérêt dû pour ces prêts était fixé à 4 % pendant la première année qui suivait l'achèvement du navire, puis 3 % et 6 % dans les années suivantes. Lorsque ce fonds fut épuisé en octobre 1926, le Gouvernement allemand accorda encore des avances à des taux d'intérêt variant de 3 à 4 %. L'état allemand dans lequel l'ordre de construction était placé (principalement les Etats de Hambourg et Brême) devait participer également pour une part déterminée dans les avances consenties.

A partir de 1926, les Compagnies allemandes eurent recours pour couvrir leurs besoins financiers soit aux emprunts qu'elles ont placés aux Etats-Unis, soit aux avances des banques allemandes malgré un intérêt élevé.

Il est certain que des avances spéciales ont été consenties par l'Etat à des Compagnies allemandes pour soutenir telle ou telle initiative. La C^{ie} Norddeutscher Lloyd a reçu en 1927 un prêt de 4.500.000 marks pour la construction des paquebots « Bremen » et « Europa ». En 1926 le Reich a avancé à long terme à la Hambourg-Amerika Linie une somme de 12 millions de marks.

L'armement allemand s'est trouvé considérablement endetté au moment de la crise de 1930 et dès la fin de 1931 les grandes compagnies: Hambourg Amerika et

Norddeutscher Lloyd se trouvaient virtuellement en état de cessation de paiement, et elles demandaient au Reich son appui.

C'est dans le courant du mois de mars 1932 que le gouvernement allemand a établi son « plan d'assainissement financier avec la garantie du Reich ». On a appris en février 1932 que les compagnies allemandes avaient obtenu dans le plus grand secret une avance du Reich de 20 millions de marks pour pouvoir faire face aux échéances de la fin de l'année 1931. Mais comme les compagnies ne purent pas obtenir des banques allemandes le renouvellement d'avances atteignant environ 120 millions de marks venant à échéance le 31 mars 1932, le gouvernement du Reich pour éviter une complication financière grave accorda :

1° — Aux grandes compagnies de navigation régulière sa garantie pour un crédit de 70 millions de marks que les banques d'état ouvriraient à ces compagnies jusqu'à la fin de 1932. De plus, le gouvernement du Reich obligeait les banques créancières à renouveler leurs avances jusqu'au 28 février 1933 en ramenant l'intérêt à 6 %. De leur côté, les compagnies s'engageaient à réduire leur capital et à réaliser un programme d'économies.

2° — Aux compagnies de navigations de tramping, le Reich accordait sa garantie pour un crédit de 7 millions de marks.

En outre, le gouvernement Brüning avait proposé avec les garanties de crédit précédentes d'allouer des primes pour aide à la démolition des vieux navires.

Le projet ne fut pas réalisé immédiatement et c'est en août 1932 que l'on a publié les détails du système nouveau : l'Etat allemand accorde aux armements un crédit sans intérêt de 12 millions de marks pour démolir 400.000 tonnes bruts de vieux navires ; l'armateur allemand

reçoit ainsi 3 marks par tonneau brut démoli. Le total de 12 millions de marks ainsi reçu lorsque les navires auront été livrés aux entreprises de démolition devra être remboursé au Reich dès que les Bilans des Compagnies de navigation feront apparaître un bénéfice net. Ainsi d'après ce système l'Etat accorde une avance pour engager les armateurs allemands à faire démolir leurs vieilles unités et non pas une prime à fonds perdus comme dans le système institué en Italie.

Mais une mesure d'aide plus générale a été prise en mai 1933, depuis cette date le gouvernement du Reich a décidé de verser à toutes les sociétés de navigation une subvention dont le total a été fixé à 20 millions de marks (120 millions de frs.) pour une période de répartition de six mois.

Cette subvention est attribuée aux navires allemands en service suivant leur tonnage brut et le montant des salaires payés aux équipages.

A l'expiration du premier délai de six mois, le Reich a décidé de proroger ses subventions sur les mêmes bases, soit 40 millions de marks par an et pour une période indéfinie en raison de la persistance de la crise des échanges et de la baisse de certaines monnaies.

En septembre 1933, participation de l'Etat dans la mesure de 20 % à tous travaux de modernisation des navires dans la limite de 20 millions de marks.

En février 1934, versement aux chantiers d'une somme égale à 1/5 des navires à construire par eux pendant 10 ans.

Dans la loi de budget publiée en mars 1934, le Reich met à la disposition du ministre des Finances un nouveau crédit de 35 millions de marks, soit 210 millions de francs, pour aider la marine marchande à traverser la crise.

Il a été enfin annoncé en avril 1936 que la Hapag et le Norddeutscher Lloyd qui totalisent 40 % du tonnage allemand amputaient de nouveau leur capital dans la proportion de 80 % et le ramenaient à son chiffre antérieur par émission de 69 millions de marks d'actions (plus de 400 millions de francs) qui ont été attribuées « aux banques créditrices des deux Sociétés ». Il est à peu près certain que le crédit de l'Etat a supporté la charge de l'opération.

Il a d'ailleurs été annoncé quelques semaines plus tard que trois nouveaux représentants de l'Etat entraient dans le conseil de chacune des deux sociétés.

On peut voir que si la marine marchande allemande ne semble pas recevoir de subventions annuelles permanentes, l'aide de l'Etat se manifeste quand le besoin s'en fait sentir de manière massive.

B). *Italie.*

De tous les pays d'Europe, l'Italie est celui où l'Etat apporte à l'industrie des transports maritimes le système de protection le plus complexe et le plus large. C'est au cours de l'année 1926 que les régimes antérieurs sur les subventions et les primes à la construction ont été complètement transformés.

La loi de 1926 sur les Subventions Postales fixait les sommes nécessitées par les différentes conventions, pour les années de 1926 à 1930, le total des dépenses a été de 200 millions de lire par an, mais la diminution des dépenses envisagée par la loi de 1926 à dater de 1930, n'a pu être réalisée. Depuis quelques années, le gouvernement italien a conclu en effet de nouvelles conventions postales qui ont augmenté le total annuel des dépenses prévues tout d'abord. Pour l'exercice 1931-32 les dépenses résultant des conventions postales ont at-

teint 231 millions de lire et pour l'exercice 1933, 251 millions de lire.

Le régime des primes à la construction et des compensations douanières a été fixé également en 1926 par un décret loi du 5 mai. En vertu des primes versées pour la construction des coques de navires et des machines, l'état italien supporte des dépenses évaluées en moyenne à 60 millions de lire par an de 1926 à 1930 puis à 57 millions jusqu'en 1934, et à 54 millions jusqu'en 1938, terme d'application de la loi. Les sommes représentant une dépense totale de 384 millions de lire pour une durée d'application de la loi de 2 ans.

Deux ans plus tard en 1928, le gouvernement italien organisait le Crédit Maritime par un décret du 6 juillet 1928. Auparavant diverses formules de crédit en faveur des compagnies italiennes avaient été engagées, sans cependant avoir un résultat important; par exemple le régime des prêts garantis par les subventions du gouvernement et le système du prêt négocié par l'Etat aux Etats-Unis pour 12 millions de dollars et en Angleterre pour £ 1.600.000 en faveur des compagnies subventionnées avec la garantie du Consortium italien du Crédit pour les Travaux Publics. Par contre, le décret de juillet 1928 crée véritablement un organisme de Crédit Maritime « Istituto per il credito navale » avec siège social à Rome, au capital de 100 millions de lire et pouvant émettre des obligations jusqu'à un maximum de 1 milliard de lire. Cet institut fait aux armateurs des prêts jusqu'à concurrence de 60 % du prix des navires. L'intérêt que doit payer l'armateur a été fixé jusqu'à 6,50 %, mais l'Etat italien supporte lui-même sur ce taux maximum une part de 2,50 %, ce qui ramène la part de l'armateur à 4 %. A la fin de l'année 1930, l'Institut avait accordé un total de 387 millions

aux C^{ies} italiennes, dont 150 millions au Lloyd Sabaudo et 150 millions à la Navigazione Generale pour les navires « Rex » et « Conta di Savoia ».

Dans le courant de juin 1932, l'Institut a émis une deuxième tranche de 300 millions de lire l'obligation représentant le montant du prêt consenti à la Compagnie Italia pour l'achèvement des deux paquebots précités, qui sont passés sous l'administration de cette Société constituée sous la pression du Gouvernement italien pour exploiter les services de passagers et les services mixtes vers le continent américain. Depuis 1928, date de sa fondation, l'Institut italien a donc émis plus des deux tiers des obligations qu'il est autorisé par ses statuts à placer dans le public, jusqu'ici ce régime a donc fonctionné avec efficacité.

Afin de faciliter aux armateurs la construction de navires à grande vitesse pourvus de machines modernes ayant un rendement économique supérieur aux types anciens à vitesse équivalente, le gouvernement italien a institué en 1929 une compensation d'armement spéciale. Cette compensation est versée à l'armateur lorsque celui-ci commande un ou des navires devant atteindre une certaine vitesse pour un tonnage déterminé et cette compensation se traduit par un pourcentage d'augmentation des primes à la construction prévues par la loi de 1926, citée précédemment.

Au cours de l'année 1931, lorsque la crise économique mondiale eut atteint sévèrement la marine marchande, le gouvernement italien n'a pas hésité à étudier de nouvelles mesures financières destinées à apporter des remèdes effectifs à la situation créée par les désarmements massifs et les diminutions des recettes des navires.

C'est ainsi qu'un décret du 13 novembre 1931 a institué une prime à la démolition des vieux navires

ce qui a constitué une innovation en matière de protection maritime, et l'initiative de l'Italie a été suivie par l'Allemagne et par le Japon. Par le décret précédent le gouvernement italien accordait aux armateurs de navires de charge vendus pour la démolition, ayant un certain âge, une prime de 23 lire par tonneau brut livré aux entrepreneurs de démolition. Cette prime n'était accordée que pour un maximum de 200.000 tonneaux bruts, mais cette prime fut renouvelée pour d'autres tranches de 200.000 tonneaux. Le gouvernement italien a donc prévu le versement aux armateurs de 10 millions de lire pour ce système de démolition de vieux navires presque inexploitable, afin d'aider les armateurs à réaliser ces navires.

Mais pour les navires non subventionnés restés en exploitation, le gouvernement italien n'a pas hésité à remettre en application le système de « primes à la navigation » abandonné par l'Italie depuis la loi de 1913. Ces primes à la navigation ont été accordées comme secours temporaire, nécessité par le besoin d'agir rapidement et en pleine crise économique. Le décret du 21 décembre 1931 précise que ces primes seront valables pendant un an à dater du 1 janvier 1932, elles sont variables suivant le tonnage du navire, diminuent lorsque l'âge du navire augmente et elles ne peuvent être accordées au-delà d'un parcours maximum fixé à 40.000 pour les navires de 2.500 tonneaux; pour cette catégorie de navires entre 2.500 tonneaux bruts et 4000 tonneaux bruts, la prime est de 0,008 lire. La somme prévue par le gouvernement italien pour le paiement de ces primes pendant un an a été fixée à 70 millions de lire. En 1932, ces dispositions ont été renouvelées et ont coûté 50 millions en 1935, 45 millions en 1936.

Le gouvernement italien a également pris des mesures

pour l'assurance des grands transatlantiques « Rex » et « Conte di Savoia ». Le marché libre de l'assurance maritime n'ayant pas pu absorber la totalité du risque présenté par la grande valeur de ces navires (environ 300 millions de lire chacun), le ministre des communications a déposé en septembre 1932, un projet de loi autorisant l'Etat italien à couvrir une partie de l'assurance de ces navires, soit une valeurs de 89 millions de lire pour le « Rex » et 112 millions de lire pour « Conte di Savoia ».

Du reste pour montrer l'importance du tonnage subventionné en Italie donnons celui des compagnies liées à l'Etat par des conventions.

Italia	544.687 tonneaux
Llyod Triestino	489.930 tonneaux
Tyrrenia	143.480 tonneaux
Adriatica	150.233 tonneaux

1.328.330 tonneaux

C). *Etats-Unis.*

Les Etats-Unis également se sont préoccupés au cours de ces dernières années d'assurer à leur Marine Marchande une aide efficace.

La loi de 1928 « Merchant Marine Act. of 1928 » a marqué le début d'une nouvelle période de protection de la marine marchande américaine. Cette subvention a d'abord pris la forme de subventions et de crédit maritime.

Les subventions postales, les « compensations » suivant le terme américain versées annuellement, sont calculées largement pour que le pavillon étoilé puisse soutenir sur les routes maritimes subventionnées la concurrence du pavillon étranger le mieux placé; le montant dépasse

très largement la rémunération du service rendu. Le « Post Office » de Washington a pu écrire en septembre 1934 que la proportion était de 1 à 10. Pour l'exercice financier 1930-31 le total des subventions postales a été de 20 millions de dollars, pour l'exercice 1931-32 de 29 millions de dollars; pour 1934, 27 millions de dollars.

L'Organisation du Crédit Maritime repose sur la constitution par l'Etat d'un fonds de 250 millions de dollars dont la gestion est confiée au Shipping Board; ce dernier a qualité pour accorder des prêts portant un intérêt de 3,50 % pour une somme atteignant 75 % du coût des navires.

Le montant des prêts alloués en 1931 dépassait 145 millions de dollars, le tonnage des navires neufs commandés grâce à ces prêts atteignent 583.000 tonneaux bruts et le tonnage des navires transformés et modernisés 157.000 tonneaux bruts.

Il faut ajouter à ces deux modalités de la politique maritime des Etats-Unis les mesures indirectes de protectionnisme qui résultent des prix très inférieurs à ceux du marché libre que le Shipping Board a consenti aux armateurs américains pour la vente des navires de la flotte d'état.

Dans certains cas ces réductions de prix ont représenté des subventions évaluées à 4 dollars par tonne deadweight et par an. La vente des paquebots des United States Lines au groupe Dollar-Roosevelt a fourni une nouvelle preuve de cette politique de soutien des grands armements nationaux.

Dans le cours d'été de 1932, sous la pression des armateurs qui ne pouvaient pas rembourser aux échéances fixées les prêts consentis sur le fonds du Crédit Maritime, le Shipping Board a cherché le moyen légal d'accorder des moratoires à ces compagnies gênées du fait de la crise. Le

Congrès n'ayant pas pu voter un amendement au « Merchant Marine Act of 1928 » le Contrôleur Général des Finances des Etats-Unis a décidé que le Shipping Board aurait le droit d'accorder des facilités de paiement libérales aux débiteurs défaillants, après que les services du Trésor du Gouvernement des Etats-Unis auraient apprécié la situation financière de ces débiteurs. Grâce à cette modification des règles administratives le Shipping Board obtient satisfaction pour soulager certaines compagnies de navigation fortement éprouvées par la crise et par ailleurs l'administration Hoover évite une augmentation du chômage dans les chantiers maritimes où les travaux auraient fortement diminué sans ce secours aux armateurs qui avaient passé des commandes dans des temps meilleurs.

Un projet de loi portant réforme du régime des subventions maritimes aux Etats-Unis fut déposé sur le bureau du Congrès de Washington le 15 avril 1933. Il posait le principe d'une marine marchande forte, remplaçant les conventions « postales » par des primes destinées à compenser la différence entre les prix américains et les prix étrangers, tant à la construction qu'à l'exploitation.

Ce projet de loi après avoir été l'objet de nombreuses modifications fut finalement voté le 29 juin 1936.

Les principales dispositions du texte voté sont les suivantes :

Tous les contrats postaux existants seront révisés ou annulés avant le 30 juin 1937. Les armateurs bénéficiant de ces contrats ont dû présenter leur demande de révision de la subvention d'exploitation dans les 90 jours suivant la promulgation de la loi.

La subvention destinée à compenser la différence des prix de revient de navires aux Etats-Unis et à l'étranger ne devra pas excéder 33 % du coût de construction, excepté dans le cas où la Commission de cinq membres

qui remplace désormais le « Shipping Board » aura acquis la preuve que ce pourcentage se trouve effectivement dépassé. Une indemnité n'excédant pas 50 % du prix de construction pourra alors être accordée sur une note favorable de quatre sur cinq des membres de la Commission.

L'armateur devra verser comptant 25 % du coût total (américain) du navire, le solde devant être liquidé en un maximum de vingt versements annuels d'égale valeur, les sommes avancées portant intérêt à 3,5 %.

Deux méthodes sont acceptées par la loi, en ce qui concerne la construction des navires. La première habilite la Commission à procéder à des appels à la concurrence pour le compte de l'armateur et à passer commande, un contrat étant signé concurremment avec l'armateur pour l'achat du navire une fois terminé.

Dans la deuxième, l'armateur fait lui-même les appels à la concurrence; il finance alors lui-même le paiement des deux tiers restant alors à sa charge.

Les bénéfices nets des constructeurs d'un navire construit avec l'aide d'une subvention sont limités à 10 %. Pour les navires subventionnés, les armateurs devront reverser les bénéfices nets d'exploitation excédant 10 %; à la fin de chaque période de cinq années, le surplus sera partagé également entre le gouvernement et l'armateur. Les traitements du personnel administratif d'une société bénéficiant d'une subvention ne devant pas excéder 23.000 dollars.

Un programme à longue échéance autorise le gouvernement à construire, en outre des navires pour leur affrètement à des compagnies privées, la politique nationale et les objectifs de la loi ne pouvant pas être réalisés dans un délai raisonnable par la seule voie de la compensation entre les coûts de construction et d'exploita-

tion américains et étrangers.

Dans un délai d'un an après promulgation de la loi les accords existants pour l'exploitation de navires appartenant à l'Etat devront être résiliés et ces navires devront être affrétés ou vendus.

La Commission procédera à des enquêtes sur les conditions d'engagement et les salaires du personnel. Elle aura le pouvoir de faire la composition des équipages et les salaires minima.

Les équipages des cargos subventionnés devront être composés exclusivement de citoyens américains. Sur les paquebots, le pourcentage de marins américains est fixé à 80 % pour la première année, 85 % pour la seconde, 90 % ensuite.

Le statut de la réserve de la marine de guerre américaine s'appliquera aux officiers du pont et de la machine sur les navires subventionnés.

Les fonctions et les biens du « Shipping Board » seront transférés à la Commission et la « Merchant Fleet Corporation » sera dissoute.

On voit que ce texte de loi très complet est un véritable statut de la marine marchande liant vraiment l'état et l'armement par un réseau de rapports très serrés.

L'état américain a donc marqué une sollicitude constante à l'égard de sa flotte de commerce.

D) *Grande Bretagne.*

La Grande Bretagne n'a longtemps accordé à sa flotte de commerce d'autre aide matérielle que des subventions postales peu élevées qui aujourd'hui encore ne représentent pas plus que la rémunération du service rendu (environ 750.000 £).

En 1903, pour la première fois, un contrat qui faisait de la compagnie intéressée, l'obligée du gouvernement

anglais fut signé entre celui-ci et la compagnie Cunard. Pour l'inciter à accroître la vitesse de ses paquebots et à maintenir ses navires sous pavillon anglais, quelques offres qui puissent lui être faites par ailleurs (la White Star venait de passer sous pavillon américain) le gouvernement britannique accorde à la Cunard en dehors de la subvention postale proprement dite une dotation annuelle de £ 150.000 à charge pour elle de faire construire deux paquebots susceptibles de faire plus de 24 nœuds en service.

Des mesures plus récentes et plus importantes ont fait intervenir l'Etat dans la vie maritime.

Cette aide s'est traduite de diverses manières:

La Grande Bretagne a donné la garantie gouvernementale à des emprunts à faible intérêt destinés à faciliter la reprise du travail sur le marché anglais (« Trade Facilities Acts » 1921 à 1927). Le total des emprunts garantis par l'Etat sous l'empire de cette législation a atteint 75 millions de livres sterling. Ces emprunts qui largement aidé au maintien en activité des chantiers maritimes anglais n'ont cependant par servi uniquement à construire des navires de commerce; la part qui a reçu cette destination a été chiffrée récemment à 27 millions et demi de livres sterling.

Une législation analogue est restée en vigueur en Irlande du Nord. Sous le nom de « Loan Guarantee Acts ».

Un des principaux bénéficiaires du Crédit Maritime a été le groupe « Royal Mail » et la défaillance de ce dernier a augmenté les pertes éprouvées par le Trésor anglais, pertes qui jusqu'alors n'avaient pas été très importantes.

L'ancien contrat signé en 1903, entre l'Etat et la C^{ie} Cunard a été remplacé en 1928 par une nouvelle convention, valable pour cinq ans, puis renouvelable

d'année en année. Pour le service postal Southampton-New-York, le contrat prévoit une subvention de £ 100.000 par an. Un contrat semblable a été signé en 1928 avec la C^{ie} Oceanic Steam Navigation Cy (White Star Line) en remplacement du contrat du 26 août 1914. Cette convention prévoit également une subvention de £ 100.000 par an.

D'autres subventions sont accordées aux compagnies Peninsular and Oriental pour les lignes d'Asie et d'Australie (£ 367.000 par an), African Steamship pour les lignes sur l'Afrique, Southern Railway pour les communications avec l'Europe. Les sommes prévues au budget 1930-31 pour ces subventions postales étaient les suivantes:

Royaume Uni vers Asie et Australie	£ 367.000
Royaume Uni vers Hong-Kong par le Canada	64.000
Royaume Uni vers Etats-Unis et Brésil	243.500
Royaume Uni vers Afrique	50.000
Royaume Uni vers Europe	96.000

Total £ 820.500

Certains Dominions et des Colonies versent également des subventions à des Compagnies anglaises (Orient Steam, Union Castle) pour le transport de la poste.

Le gouvernement a d'autre part aidé à la constitution du groupe Cunard-White Star (cette dernière en faillite) en mettant à sa disposition (mars 1934) sous forme d'avances:

3 millions de livres sterling pour l'achèvement du « Queen Mary »;

1.500.000 livres à titre de fonds de roulement;

éventuellement 5 millions de livres supplémentaires pour la construction d'un ou plusieurs autres navires.

Deux des trois millions de livres destinés à l'achèvement du « Queen Mary » portaient intérêt à un demi point au-dessous du taux d'intérêt de la Banque d'Angleterre.

Le troisième million portait intérêt à 3 % jusqu'au 31 décembre 1939 et à 5 % à partir du 1^{er} janvier 1940. Mais les intérêts du troisième million ne sont dûs que si le Conseil d'Administration de la Cunard-White Star déclare un dividende.

Les 1.500.000 livres de fonds de roulement portent intérêt pour moitié dans les mêmes conditions que les deux premiers millions de livres, et pour l'autre moitié dans les mêmes conditions que le dernier million de livres du « Queen Mary ».

En 1930 enfin, le gouvernement britannique a accepté d'aider la compagnie Cunard pour couvrir l'assurance de ces deux grands paquebots de fort tonnage. Le marché libre de l'assurance en Angleterre n'ayant pas accepté de couvrir intégralement le prix du premier navire estimé entre £ 4 millions et £ 4.500.000, l'Etat a accepté de couvrir la différence à un taux déterminé pour que le navire puisse être mis en construction. Cet accord relatif à l'assurance d'un seul navire de grande valeur, qui est une innovation en la matière, a été signé en novembre 1930.

Mais si le gouvernement britannique a aidé les lignes régulières de navigation, il n'a pas borné là ses efforts; le 26 février 1935, il a accordé à sa navigation de Tramping (soit environ 4 millions de tonnes) une subvention annuelle limitée à 2 millions de livres sterling (£ 1.989.000 ont été versés en 1935), et pour une durée de deux années des avances limitées à 10 millions de livres sterling pour la démolition de navires anciens et la construction de navires neufs à raison d'une

neuve pour deux tonnes anciennes. Le taux d'intérêt annuel ne doit pas dépasser 3 % et le délai de remboursement 12 ans.

Les avances pour la démolition ne furent pas renouvelées au delà du 31 décembre 1936. La subvention au tramping sera prorogée jusqu'au 31 décembre 1937, mais J. W. Runciman a déclaré qu'elle ne serait en aucun cas, maintenue en vigueur au delà de cette date.

On voit que la marine marchande britannique qui s'était pendant si longtemps vantée de son indépendance totale a dû recourir à l'aide de l'Etat et que celui-ci ne la lui a pas marchandée.

E) *Japon.*

Depuis la création d'une marine marchande moderne, le Japon a toujours protégé son pavillon.

Le gouvernement japonais alloue des subventions pour les lignes postales et les lignes importantes. Ces subventions sont déterminées par des contrats signés pour une durée de cinq ans. Le budget des subventions postales pour 1929-1930 était de 10.823.000 yen, celui de 1930-31 de 10.204.000 yen, pour 1935-36 les subventions se sont élevées à 10.956.000 yen, soit environ 50 millions de francs.

Un régime de crédit maritime a été organisé en 1930 pour la construction de navires rapides; un fonds de 30 millions de yen est constitué par la Banque Industrielle du Japon; cette banque a fourni en 1930 un maximum de prêts de cinq millions de yen, pour 1931 et 1932, 10 millions; cinq millions pour 1933. Les avances sont consenties pour 15 ans et ne pourront dépasser les deux tiers de la valeur des navires à construire; ceux-ci doivent avoir un tonnage supérieur à cinq mille tonnes et une vitesse supérieure à quatorze nœuds.

L'intérêt dû à la Banque est au maximum de 6 %, mais l'état japonais s'est engagé à contribuer au taux de l'intérêt pour 1,5 à 2 %.

En outre, le Gouvernement japonais est intervenu en 1927 à 1929, pour éviter la faillite de l'importante compagnie Kokusai Kisen Kaisha, qui possède une flotte de 245.000 tonneaux. Comme la plupart des navires de cette compagnie sont des navires lents, âgés et utilisés pour la navigation au tramping, le gouvernement n'a pas pu accorder de subventions, mais a avancé des fonds pour un total de 29 millions de yen et a concouru à un plan de réorganisation financière, permettant la continuation de l'exploitation sous la direction de la principale banque financière.

Mais pour lutter contre les conséquences de la crise au Japon considérablement adoucies cependant par la baisse du yen, le gouvernement japonais a organisé en 1932, un système de démolitions de vieux navires conjugué avec un programme de constructions neuves, bénéficiant de primes. Les armateurs japonais ont été autorisés à démolir 400.000 tonneaux de vieux navires et à faire construire 200.000 tonneaux de navires modernes, pour lesquels ils ont reçu une prime variant de 50 à 55 yen par tonneau brut. Les limites fixées à ce système ont été atteintes en 1934 et un nouveau plan a été édicté avec la démolition de 500.000 tonneaux bruts de vieux navires.

F) *Espagne.*

Le gouvernement espagnol lui-même, a prêté son aide à sa marine marchande.

Une loi du 21 août 1925 fixe le régime de la navigation et des constructions maritimes; sa durée avait été fixée à dix ans; cette loi a organisé un système de

primes à la navigation et de primes à la construction.

La loi impose certaines conditions de classifications aux navires pour qu'ils aient droit aux primes à la navigation. Le montant de cette prime dépend du poids des marchandises transportées, du nombre de milles marins parcourus, de l'âge du navire et de sa vitesse. La loi a fixé à 10 millions de pesetas, le maximum de primes à la navigation qui pouvait être répartie annuellement.

Les primes à la construction sont variables, suivant la catégorie des navires; pour les paquebots, la prime est fixée à 407 pesetas par tonneau brut, avec une augmentation de 10 % pour chaque nœud de vitesse que le navire réaliserait aux essais au-dessus de la vitesse de 16 nœuds. La loi a fixé à 8 millions de pesetas, le maximum des primes à la construction à verser annuellement.

D'autre part, en dehors de ce système général de primes, le gouvernement espagnol a accordé pour certains services maritimes des subventions postales contractuelles. C'est ainsi que la *Compania Transatlantica* et la *Compania Transmediterranea* recevaient respectivement des subventions de 28 millions de pesetas et de 10 millions de pesetas pour les grandes lignes vers l'Amérique, les colonies espagnoles, les îles espagnoles.

G) *Hollande.*

Le Gouvernement néerlandais a adopté pour soutenir certaines lignes de navigation, le système des subventions postales. Certains contrats conclus autrefois pour les relations entre la Hollande et les Indes néerlandaises n'ont pas été renouvelés et le transport de la poste est fait sur cette route conformément aux conventions postales internationales. Au contraire, la Compagnie « *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* » reçoit une subvention

pour les services entretenus entre les différents ports des Indes Néerlandaises; de 1925 à 1930, la subvention a été de 520.000 florins par an, puis elle a été abaissée à 200.000 florins. D'autres subventions sont accordées pour les lignes entre le Japon, la Chine, l'Australie et les Indes Néerlandaises. La C^{ie} Koninklijke Hollandsche Lloyd, qui exploite la ligne entre la Hollande et l'Amérique du Sud a signé avec l'Etat plusieurs conventions en outre desquelles la Compagnie a reçu des avances de l'Etat afin d'éviter la faillite. Des avances de 7 millions de florins, puis de 3 millions de florins ont été ainsi consenties successivement par contrat en 1923 et en 1929.

Au mois de juillet 1932, le gouvernement hollandais pressé d'intervenir en faveur de l'industrie maritime par l'Association des Armateurs Hollandais a organisé un système de Crédit Maritime. Une Société de Crédit dont l'Etat est lui-même actionnaire, est chargée d'accorder des prêts aux entreprises de navigation. Les avances pourront être consenties indépendamment de toute obligation de construire de nouveaux navires.

Depuis 1936, l'Etat Hollandais verse à sa marine marchande des primes au tonnage et au mille parcouru dont le montant est fixé annuellement à 8 millions de florins (80 millions de francs).

IX. — Aide apportée par l'état à l'armement français.

La plupart des Etats possédant une marine marchande importante ont dû apporter à cette industrie une aide qui s'est manifestée de manières différentes selon les pays, Il n'y a guère que la Norvège qui ait laissé sa marine sans secours directs, il est à remarquer toutefois que celle-ci a largement bénéficié de la dévaluation de la couronne.

Nous allons maintenant examiner les manières dont la France a aidé sa marine marchande; c'est là une question extrêmement importante car elle pose un problème beaucoup plus vaste que celui de l'aide de l'état à cette industrie, celui de l'intervention de l'état dans la vie économique. La Marine Marchande a été malheureusement soumise à toutes les vicissitudes de la vie politique de ces dernières années. La politique dominant malheureusement en France pour une large part les questions économiques.

Il semble que toutes les personnes compétentes ayant étudié comment se pose pour notre pays le problème des transports maritimes, soient d'accord sur la nécessité d'une aide de l'état à notre marine marchande, mais elles ne s'entendent plus sur la forme que doit prendre cette aide. La question était de savoir si cette aide s'exprimerait en argent, à l'aide d'annuités budgétaires prenant la forme de subventions, sous la forme de conventions qui, il faut bien le dire ont abouti le plus souvent pour les exploitants à une régie désintéressée.

Ou, si au contraire, et cela semble bien être la doctrine actuelle des grandes directions du ministère de la Marine Marchande cette aide doit s'exprimer de manière indirecte avec un seul but: celui de mettre notre armement en état de lutter à armes égales avec ses concurrents étrangers en lui accordant des monopoles de frêts.

Le rôle de l'Etat étant, selon eux, uniquement de mettre l'armement dans des conditions telles que ses dépenses soit d'achat ou de construction de navires, soit de combustible, soit de personnels, ne lui reviennent pas plus cher qu'à ses concurrents.

C'est du reste sur le coût réel de ces dépenses que le Ministère et l'Armement ne sont aucunement d'accord. Les uns arguant de l'incompréhension et de la routine des autres, tandis qu'ils sont eux mêmes accusés de vouloir des bénéfices trop élevés ou de se livrer à des combinaisons assez irrégulières.

Il semble que le grand rôle de l'Etat en la matière soit ou bien d'enfermer notre vie économique dans une sorte d'autarchie à l'aide de barrières douanières et d'obligations ou de prohibition pour l'exportation et l'importation: ceci impliquant à bref délai des mesures aussi dangereuses que le contrôle des changes. Car il ne faut pas l'oublier et c'est là son caractère primordial l'industrie des transports maritimes est une industrie essentiellement internationale, travaillant en dehors des barrières douanières sur un marché sensible à la moindre fluctuation de la vie économique.

Ou bien on peut concevoir une marine marchande française assurant entre la métropole et ses colonies la plus grande partie du trafic à l'abri de certaines prohibitions frappant la concurrence et étant assuré d'un frêt certain à des prix forcément rémunérateurs puisque ce seraient des prix de monopoles. Mais ici on se heurterait rapidement

à la protestation des producteurs et surtout des consommateurs.

On pourrait également concevoir une marine marchande française abandonnée à la concurrence internationale et touchant sous la forme de subventions la contre-partie des charges propres qui mettent ses prix de revient très au-dessus de ceux de ses concurrents.

Nous avons vu la nécessité dans laquelle se trouve l'Etat français de posséder une Marine Marchande prospère et puissante; nous avons vu d'autre part les facteurs qui la mettent en état d'infériorité par rapport à ses concurrents.

L'aide à apporter par l'Etat ne fait donc aucun doute, elle semble pouvoir demeurer indirecte pendant les périodes normales, elle devra se manifester d'une manière plus tangible soit pendant les périodes de crises, soit pour contrebalancer les pertes dues aux dévaluations étrangères. Elle devra en tous cas assurer la contre partie des dépenses sociales particulières à la France imposée par des textes législatifs à l'armement. L'aide idéale serait évidemment de procurer à l'armement français un frêt accru à des cours rémunérateurs. L'Etat français le peut-il?

L'aide de l'Etat à la Marine Marchande dépasse les considérations économiques, c'est un problème politique ou plutôt un problème de gouvernement.

La politique française à l'égard de sa marine marchande a depuis la guerre été confuse, sans plan d'ensemble et paraît avoir suivi le cours des ministères comme des événements. Il n'a pas existé de continuité de vue ni de plan d'ensemble; les mesures prises sous la pression des événements semblent en général avoir été empreintes d'une certaine timidité. On ne peut dire que la France ait jamais eu pendant cette période de politique maritime. Il ne faudrait cependant pas croire que l'Etat n'ait rien fait

pour sa marine marchande, je citerai quelques chiffres. Les subventions qui ont été versées en vertu de lois votées se sont élevées à :

67 millions en 1913
183 » en 1929
770 » en 1936

Et ceci en vertu de nombreux textes de loi qui forment une série de mesures assez décousues, car le temps élevé qui s'étend entre le dépôt d'un projet de loi et son vote par les deux assemblées fait que généralement, les mesures prises se révèlent en partie inopérantes par suite de l'aggravation ou du rétablissement qui se sont produits pendant ce laps de temps.

Des mesures réclamées pendant de longues années par l'opinion maritime et par l'armement ont fini par être votées mais presque toujours trop tardivement et sous une forme tellement édulcorée qu'elles ont manqué leur effet dans une large mesure.

A. — **Mesures générales.**

La flotte française a dans le passé été aidée par l'Etat. Celui-ci avait adopté en dehors de toutes les conventions passées avec les compagnies desservant les lignes impériales et qui touchaient des subventions, d'ailleurs assez minimes en comparaison des services rendus, un système de primes institué par la loi de 1893 et continué par toute une série de textes législatifs dont le dernier fut la loi de 1906 instituant un régime de primes qui se termina avec la guerre.

Quels avaient été les résultats de ces primes? Les avis sont en la matière très partagés.

Il semble qu'elles n'avaient pas remplis leurs buts car elles aboutissaient à ce résultat que les armateurs avaient souvent financièrement intérêt à faire accomplir à leurs

navires un service réduit et d'autre part à maintenir en service des navires hors d'âge.

Après la guerre la question se posa de savoir si l'on rétablirait un régime de primes ou une aide sous une autre forme.

L'armement avait réalisé durant les hostilités des bénéfices considérables; les frêts payés après la guerre étaient largement rémunérateurs. L'armement fut livré à ses propres ressources et l'aide de l'Etat ne se manifesta que d'une manière indirecte et de manière fort décousue. L'Etat français a toujours mal compris ou mal assumé son rôle de coordination entre les diverses branches de l'économie nationale; il n'a jamais pu non plus obtenir cette unité de direction, cette discipline des efforts individuels tendus vers un but commun que l'on rencontre chez certains peuples étrangers.

De 1919 à 1934 l'armement français réussira à vivre malgré ses conditions d'exploitation défavorables, malgré ses frais élevés, malgré l'aide apportée par les gouvernements étrangers aux flottes concurrentes, sans aucune aide directe de l'Etat. Sans doute celui-ci a pris certaines mesures législatives ou réglementaires. Mais à part l'augmentation des subventions aux lignes concédées, aucune aide directe ne lui a été apportée.

A partir de 1934, devant les proportions prises par les désarmements, l'impossibilité dans laquelle se trouvait notre armement de lutter contre les concurrents étrangers, la ruine prochaine de notre industrie des transports maritimes, avec le chômage qui en découlerait fortement, l'état se vit contraint sous la poussée de l'opinion publique, d'intervenir officiellement pour venir en aide à l'armement libre. Cette aide avait déjà été prêtée à certaines compagnies subventionnées qui auraient été contraintes d'interrompre leur trafic et à demander le bénéfice d'une liquidation

judiciaire sans le concours prêté par l'Etat.

Le concours financier prêté par l'Etat Français à sa marine marchande a augmenté pendant ces années dans une proportion considérable.

Mais cette aide a été d'autant plus coûteuse qu'elle a été plus tardive; elle a été l'œuvre d'une grande quantité de lois bénéficiant dans une large mesure à certaines compagnies ne possédant qu'une proportion relativement restreinte du tonnage total au détriment de l'armement libre qui a vécu si longtemps exposé à la concurrence internationale sans aide d'aucune sorte et qui pourtant possède les deux tiers du tonnage global de notre flotte.

Les textes de lois venant en aide à notre marine marchande sont nombreux. Voici les principales lois; votées par le parlement et actuellement en vigueur.

D'abord celles qui approuvent les conventions passées avec les compagnies subventionnées.

Loi du 28 juillet 1921 pour les Messageries Maritimes.

Loi du 23 juillet 1927 pour les services maritimes de la Corse avec la C^{ie} Fraissinet.

Loi du 6 avril 1928 pour la C^{ie} Sud-Atlantique.

Loi du 29 juillet 1928 approuvant les Chartes Parties de location des navires type « Gouverneur Général » pour les services d'Algérie et de Tunisie et créant un fonds pour la reconstitution de cette flotte.

Loi du 20 juillet 1933 pour C.G.T. complétée par la loi de 1935 mettant à la charge du budget l'intérêt et l'amortissement de frais de construction de « Normandie ».

Pour l'armement libre, le Parlement a voté les lois suivantes:

Lois instituant le monopole du pavillon pour le cabotage national et les services maritimes entre la France et l'Algérie (21 septembre 1793 et 2 avril 1889).

Loi du 10 janvier 1935 accordant des primes aux navires pétroliers français, complétée par la loi du 10 juin 192 .

Loi du 6 août 1933 imposant le transport sous pavillon français pour les produits coloniaux primés.

Loi du 12 juillet 1934 sur l'aide à l'armement libre prorogée par la loi du 28 mars 1936 et par la loi de finance du 31 décembre 1936.

Lois instituant des droits de douane préférentiels pour les transports faits entre la Tunisie ou le Maroc et la France (art. 303 et 307 du Code Louanier du 26 décembre 1934).

Loi du 18 août 1936 sur les importations de charbon imposant le transport de 40 % des importations sous pavillon français.

Loi du 26 août 1936 prorogée en décembre 1936, permettant à l'Etat de rembourser aux compagnies de navigation les suppléments de salaires provenant des accords collectifs consécutifs aux accords Matignon.

Lois du 1 ^{er} août 1928	}	sur le crédit Maritime
10 août 1929		
29 mars 1931		
6 mars 1932		
9 avril 1932		
28 juillet 1933		
26 août 1936		

On peut ajouter les décrets ou décrets-lois pris en faveur de la marine marchande.

Décret du 28 juillet 1922, imposant à l'égalité de prix les transports sur navires français aux services publics.

Décret-loi du 30 juin 1934 permettant d'imposer le monopole du pavillon pour le transport de certains pro-

duits coloniaux qui a été appliqué par un décret du 28 juin 1935 au transport des bananes.

Décret-loi du 30 octobre 1935 imposant aux services publics le transport sous pavillon français.

Nous voyons donc que les textes législatifs ou réglementaires ont été en France assez nombreux, car dans l'énumération précédente, je ne cite que les principaux. Car si l'Etat français pendant de nombreuses années n'a versé à l'armement aucune aide financière directe, il s'est efforcé de venir en aide à l'industrie vitale des transports maritimes. Cette aide s'est manifestée de manières différentes, elle consiste en mesures générales s'appliquant à tout l'armement quel qu'il soit et en mesures propres à favoriser soit les Compagnies liées à lui par les Chartes-parties, soit au contraire destinées à venir en aide à l'armement libre.

Il est un certain nombre de mesures générales qui ont été édictées soit pendant la période d'après guerre, soit existant antérieurement à celle-ci. Plusieurs avaient même une origine très ancienne et ont été maintenues comme propre à aider notre armement et à faire vivre la partie si intéressante de la population qui tire sa subsistance de la vie maritime.

Certaines mesures que nous allons examiner maintenant ont eu ce caractère tout particulier d'avoir été considérées par l'administration comme une aide indirecte à l'armement, alors que celui-ci a toujours déclaré que loin de lui avoir été en aide cette mesure n'avait été qu'une manière d'obliger l'Etat dans un moment où celui-ci se débattait au milieu de nombreuses difficultés.

1° — *Liquidation de la flotte d'Etat.*

Il s'agit d'une question que nous avons déjà examinée assez longuement et dans le détail de laquelle nous ne reviendrons pas: celle de la liquidation de la flotte d'Etat. Nous avons vu comment celle-ci avait été constituée durant

les hostilités par des commandes neuves ou des achats faits sans plan d'ensemble en utilisant les possibilités de l'époque et semble-t-il pour certaines opérations exécutées à l'aide de procédés tout au moins douteux.

Ces navires furent achetés et exploités dans des conditions désastreuses pour l'Etat; après les hostilités cette flotte vint concurrencer l'armement libre qui protesta d'autant plus énergiquement que cette flotte exploitée par l'Etat l'était sans aucune préoccupation d'ordre commercial et avec des résultats financiers lamentables pour le budget, par conséquent pour les contribuables.

Après les débats longs et passionnés, les assemblées parlementaires votèrent la liquidation de cette fameuse flotte. La plupart des navires furent donc vendus (tous ceux qui trouvèrent acquéreurs) et c'est ici que se place la querelle entre administration et armement. L'administration prétend que les prix consentis furent tellement bas que en quelque sorte, l'Etat paya de ses deniers une partie du prix des navires acquis par l'armement; navires qui selon l'administration avaient une valeur intrinsèque bien supérieure à celle des prix payés.

A cette argumentation l'armement rétorque que bien loin d'avoir vendu ses navires au-dessous du cours et d'avoir ainsi aidé l'armement, l'Etat a bénéficié de cours bien supérieurs à la valeur réelle des navires vendus et a profité de la difficulté qu'avait l'armement à se procurer du tonnage pour lui vendre des navires mals construits, difficiles à exploiter et à un prix extrêmement élevé.

Nous nous garderons bien de prendre partie dans cette polémique, notre unique rôle, étant d'en exposer la genèse, toutefois il semble bien que notre flotte de tramping constituée en grande partie de navires acquis par l'armement au moment de la liquidation de la flotte d'Etat souffre encore du prix trop élevé payé pour ces navires lors de leur achat et que l'on ne puisse soutenir

avec l'Administration que la liquidation de la flotte d'Etat a été pour l'armement une aide indirecte considérable.

2° — *Négociations internationales.*

L'Etat français est également intervenu à plus d'une reprise pour aider l'armement en cherchant à entamer et en conduisant des négociations internationales destinées à venir en aide à l'armement soit en donnant une vie internationale à certaines réglementations, soit en lui procurant à l'étranger des navires, dont celui-ci avait le plus grand besoin.

En particulier, après les hostilités, l'Etat a prêté son concours à l'armement pour entreprendre avec l'Angleterre des négociations qui devaient aboutir à l'accord Maclay-Clémentel, cédant à l'armement français 150.000 tonnes de navires. Il est à remarquer qu'en cette circonstance, l'Etat français prêta à l'armement son concours à la fois diplomatique et commercial, agissant en quelque sorte comme un véritable mandataire.

Les armateurs firent une mauvaise affaire, mais elle est imputable à une spéculation sur les changes malheureuse et non pas du tout à une négociation mal conduite.

D'autre part, si ces navires étaient payés extrêmement chers, il ne faut pas oublier qu'à cette époque le prix des navires sur le marché mondial était très élevé et que l'achat de ces navires permit, comme nous l'avons vu, dans une certaine mesure à l'armement français de reprendre sur certains trafics la place qu'il occupait avant guerre et qu'il aurait risqué de perdre.

A plus d'une reprise, l'Etat français s'entremet pour procurer à l'armement certains avantages; toutefois il est à remarquer que l'Etat n'assura pas à l'armement cette protection de tous les instants que certaines marines trouvèrent auprès de leur gouvernement.

3° — *Crédit Maritime.*

L'Etat français se décida à faire voter en 1928 un texte de loi très important pour l'aide qu'il pouvait apporter à la marine marchande française: la loi du 1^{er} août 1928 sur le Crédit Maritime. Il est à remarquer du reste que ce texte de loi dont on ne peut nier ni l'utilité, ni les effets pratique arrivait assez tardivement; en effet, quels étaient son objet et ses buts ?

La flotte marchande française s'était élevée en 1923 jusqu'à 3.500.000 tonneaux, chiffre qu'elle n'avait jamais atteint jusque là, mais depuis cette époque, elle décroissait lentement, car l'armement français, dont la flotte comptait pourtant un grand nombre d'unités ayant atteint un âge normal de remplacement ne commandant qu'un tonnage restreint.

Depuis le 1^{er} janvier 1923 jusqu'au 1^{er} janvier 1927, la moyenne des commandes passées par l'armement français ne représentait que 43.000 tonneaux par an, dont 23.000 tonnes pour l'armement subventionné.

Or, il était admis qu'une flotte comme la nôtre comportait pour être renouvelée dans des conditions normales la construction de 150.000 tonnes de navires neufs par an.

Il est à remarquer en outre, que pendant les dix années qui ont précédé la guerre, la moyenne annuelle de constructions effectuées pour le compte de l'armement français représentait 90.000 tonnes environ, rien que pour les commandes sur chantier français.

Cette insuffisance des commandes était due pour une large part à la difficulté que rencontrait l'armement à se procurer les capitaux nécessaires à des commandes neuves, ou du moins à trouver ces capitaux à un taux d'intérêt qui ne fut pas prohibitif.

Spécialement pendant cette période de dépréciation monétaire[®] et de hausse des changes, le taux de l'intérêt ne faisait que s'élever pour atteindre des prix prohibitifs.

Les conséquences de cet état de choses sont très graves :

L'armement français ne renouvelle plus son outillage et par conséquent notre flotte marchande semble vouée à la décadence, d'autre part l'industrie des constructions navales travaille au ralenti, elle a du même recourir dans certaines régions à la fermeture d'une partie de ses chantiers.

Ces faits très graves nécessitaient l'intervention de l'Etat et l'institution d'un système de prêts à un taux suffisamment bas pour que notre marine marchande, industrie internationale, vivant sans protection, puisse lutter à armes égales avec ses concurrents étrangers.

Intervention d'autant plus nécessaire que nous avons vu, les pays concurrents venir en aide au moyen de prêts à leur armement.

En Angleterre, par l'acte de Commerce d'Outre Mer de 1920, et l'acte relatif aux facilités de commerce, le gouvernement avança au taux de 4 %, 17 à 18 millions de livres sterlings, soit plus de deux milliards aux armateurs.

En Allemagne, les armateurs reçurent 700 millions de marks or, soit plus de 4 milliards d'avance pour faire construire.

En Italie, le gouvernement instaura un régime de primes très élevées pour la construction et les réparations.

La loi du 1^{er} août 1928 est l'aboutissement d'un long mouvement en faveur du Crédit Maritime.

Des études furent faites dans la presse dès 1920 et à la suite du mouvement qui s'en suivit, le Sénat ayant

nommé une commission extra-parlementaire pour étudier l'aide à apporter aux industries maritimes, le Crédit Maritime fut au premier plan des préoccupations de cette commission. Une sous-commission du Crédit Maritime fut instituée à laquelle collabora l'armement.

Ces études aboutirent au projet de loi déposé par le Gouvernement le 21 février 1928 à la suite de la convention passée entre l'Etat et le Crédit Foncier de France le 29 décembre 1927.

La loi du 1^{er} août 1928 s'inspire des idées suivantes (exposé des motifs) :

Pour que les chantiers construisent, il faut que l'armement leur passe des commandes; pour que l'armement commande des navires, il faut qu'il dispose des fonds nécessaires et qu'il soit en outre en mesure de commander dans des conditions de prix aussi avantageuses que celles de ses concurrents.

Une industrie quelle qu'elle soit ne saurait se développer qu'à la condition de se trouver à la parité sur ce point avec ses concurrents. C'est de ces deux nécessités que s'inspire la loi du 1^{er} août 1928 :

1) Procurer des fonds à l'armement français dont la trésorerie a été épuisée par son effort de reconstruction.

2) Les lui procurer dans des conditions financières sensiblement équivalentes à celles dont ses concurrents bénéficient à l'étranger.

Au terme de la convention passée avec le Crédit Foncier et soumise à l'approbation des chambres par la loi du 1^{er} août 1928, le Crédit Foncier s'engage à prêter 200 millions de francs en moyenne pendant cinq ans aux armateurs français pour la construction ou l'achat de navires.

Avant d'être soumises à l'agrément du Crédit Foncier, les demandes de prêt doivent recevoir l'approbation du

Ministre chargé de la Marine Marchande. Les prêts sont consentis sur première hypothèque du navire pour une somme correspondant à la moitié des valeurs données en gage par l'armateur.

L'Etat attribue au Crédit Foncier des allocations ayant pour effet de réduire de moitié le taux d'intérêt à exiger des armateurs sans toutefois que ce taux puisse descendre au-dessous de 4 %.

Ce système de crédit comporte trois remarques essentielles:

1) Pourront seuls en principe bénéficier des avantages du Crédit Maritime les emprunts destinés à des commandes passées aux chantiers français. Ce principe reçoit deux exceptions:

a) L'armement français disposera chaque année de 40 millions de francs en moyenne pour la construction de navires au titre des prestations en nature ou pour l'achat à l'étranger de navires ayant moins de dix ans d'âge. Cette dernière facilité permet d'incorporer à la flotte française certains navires intéressants qui par suite de fluctuations des cours mondiaux peuvent à un moment donné offrir des conditions de bon marché exceptionnelles.

b) L'article 9 de la convention réserve aux armateurs français, la possibilité de faire construire sur les chantiers étrangers au cas où il serait démontré que les chantiers français exigeraient des prix trop élevés par rapport à ceux du marché mondial.

Dans l'hypothèse d'achats ou de constructions à l'étranger, il reste entendu que l'intérêt à la charge de l'emprunteur sera augmenté de 3 %.

2) La convention ne confère pas un monopole au Crédit Foncier: l'art. 9 de la loi donne aux armateurs la faculté de s'adresser à d'autres établissements qui re-

cevront de l'Etat les mêmes allocations que le Crédit Foncier pour les prêts qu'ils consentiront dans le cadre de la loi.

Bien entendu, l'ensemble des prêts consentis ne doit pas dépasser la moyenne annuelle de 200 millions.

3) La loi complète l'institution du crédit maritime par l'introduction indispensable de certains dégrèvements aux charges de la construction navale. Il reproduit l'article II de la loi sur le tarif douanier pour l'admission en franchise de certains produits entrant dans la construction des navires. Enfin, il assimile les navires de commerce qui sont utilisés sur les mers hors du territoire français aux marchandises exportées et exempte pour ce motif les contrats de construction de la taxe sur le chiffre d'affaires.

La taxe d'importation qui correspond pour les navires construits ou achetés à l'étranger à la taxe sur le chiffre d'affaires est également supprimée pour les navires qui bénéficient des allocations prévues par la loi.

Telles sont les principales dispositions contenues dans la loi du 1^{er} août 1928 sur le Crédit Maritime, il est à remarquer que le rapporteur de la Commission de la Marine Marchande (fortement inspiré par les notes du comité des armateurs) concluait à l'adoption de la loi, mais attirait l'attention de ses collègues sur certaines de ses influences.

Nécessité selon lui :

1) de réduire à 3 % la charge minima de l'armateur dans le cas de constructions faites en France.

2) de supprimer la disposition réduisant les avantages consentis par l'Etat dans le cas de constructions faites à l'étranger.

3) de réduire de 1/5, la participation de l'Etat aux bonis éventuels du fonds de garantie.

Le rapporteur Général de la Commission des finances s'éleva contre ces remarques.

Cette loi du 1^{er} août 1928 fut complétée et modifiée par plusieurs lois postérieures.

La première fut la loi du 10 août 1929, cette loi tient compte des amendements qui avaient été présentés lors de la discussion de la loi du 1^{er} août 1928 et dont le gouvernement avait demandé le rejet pour ne pas retarder l'adoption du texte présenté.

La loi du 10 août 1929 est principalement consacrée à apporter à l'industrie maritime toute une série d'allègements fiscaux, mais ne perd pas de vue son but initial qui est l'amélioration des conditions du crédit maritime. La loi a :

a) abaissé le minimum du taux d'intérêt prévu à 3 % :

b) augmenté les allocations accordées par la loi du 1^{er} août 1928 pour les achats de cargos tant en France qu'à l'étranger ;

c) fixé à six millions de francs, la somme totale des annuités d'allocations accordées en moyenne pour les emprunts faits annuellement pendant les cinq années suivant la promulgation de la loi. À titre d'indication notons que les deux lois du 1^{er} août 1928 et 10 août 1929, ont donné lieu depuis leur promulgation jusqu'en mars 1931 à l'allocation de prêts d'un montant total de 401.765.000 frs., se répartissant en 359.589.000 frs. pour des constructions en France et 25.798.000 francs pour des constructions à l'étranger, les achats de navires d'occasion à l'étranger ressortant seulement à 16.378.000 francs.

En s'inspirant de ces résultats, une nouvelle loi fut votée et promulguée le 29 mars 1931.

Cette loi comporte essentiellement les améliorations

suivantes :

a) élévation à 250.000.000 de frs. du montant annuel des prêts du Crédit Foncier, fixé par les lois précédentes à 200 millions.

b) abaissement du minimum du taux de l'intérêt à la charge de l'emprunteur à 3 % pour les paquebots et 2 % pour les cargos.

c) bénéfice des allocations prévues même lorsque le montant du prêt sera inférieur à 85 % du prix de construction.

d) allocation supplémentaire accordée pour les navires à grande vitesse.

e) versement au Crédit Foncier de toutes les allocations accordées par l'Etat jusqu'à concurrence des annuités dues par les armateurs afin de diminuer de cette façon les commissions accordées au Crédit Foncier par la Convention de décembre 1927.

Les lois du 6 mars et 9 avril 1932 modifièrent et améliorèrent l'institution du Crédit Maritime sur les points suivants :

a) augmentation pour les constructions de navires en France des allocations de l'Etat dans une proportion qui ne doit pas dépasser 40 %, mais sous la condition que la commission du Crédit Maritime appelée à donner son avis sur les demandes de prêt soit unanime sur ce point et sous réserve que la somme totale des allocations de l'Etat ne dépasse pas six millions de francs.

b) élévation à 100 % de la limite maximum du prix de construction fixée aux termes de la loi antérieure à 85 %; là encore, cette augmentation est subordonnée à l'avis unanime de la Commission et limitée aux constructions en France.

c) extension du jeu du crédit maritime à l'installation à bord des navires de pêche des appareils nécessaires.

à l'exercice de cette industrie.

L'institution du crédit maritime avait été prévue par la loi du 1^{er} août 1928 pour une période de 5 ans aboutissant au 1^{er} août 1933, une loi fut nécessaire le 26 juillet 1933 pour proroger les effets de la loi du 1^{er} août 1928 pour une nouvelle durée de quatre ans à compter du 1^{er} août 1933, à raison de 125 millions de francs en moyenne par an.

Cette loi modifie la loi de 1928 en étendant les prêts qui pourront être consentis:

aux transformations des appareils évaporatoires ou du système de chauffe des navires;

et aux améliorations de navires représentant une dépense d'au moins 400 frs. par tonneau de jauge brute.

Une loi du 26 août 1936 modifie la loi du 26 juillet 1933, de la manière suivante:

1) Extension aux navires de moins de 1000 tonneaux et aux navires charbonniers des allocations prévues pour les navires de charge ayant une vitesse de 12 à 14 nœuds.

2) Pour la quatrième année d'application de la loi du 26 juillet 1933, le montant des allocations normales sera diminué de 1 million, le montant des allocations données pour la vitesse sera augmenté de 1 million.

On voit donc que si de nombreuses lois ont apporté des améliorations de détail à la loi du 1^{er} août 1928, les principes édictés par cette loi restent debout et que leur application semble avoir donné de très bons résultats.

4^o — *Monopole du Pavillon sur les lignes d'Algérie et le Cabotage.*

Une mesure existe depuis de longues années qui assure au pavillon français un monopole de droit pour

les relations maritimes entre la France et l'Algérie. Ce régime existe depuis longtemps puisque son origine provient de « l'Acte de Navigation » du 21 septembre 1793, néanmoins la charte fondamentale qui l'institue dans sa forme actuelle, est la loi du 2 avril 1889.

Il faut rechercher l'origine de cette loi dans le fait qu'elle est en sorte le complément de la loi de 1884 qui établissait l'assimilation douanière entre la France et l'Algérie.

Ce régime est destiné à soutenir et à protéger à la fois le commerce franco-algérien et notre marine marchande.

Ce régime a été appliqué de 1889, à l'époque actuelle, interrompu seulement de 1919 à 1921, et suspendu temporairement à diverses époques, lors de la période d'après guerre, au moment de grèves diverses à Marseille.

Ce système du monopole du pavillon est jugé de manières très différentes suivant les interlocuteurs.

Beaucoup d'algériens accusent ce système de grever dans une large mesure, le prix des frets et des passages entre Métropole et Afrique du Nord, prix qui selon eux serait supérieur de 30 % à ceux demandés par les navires étrangers pour des transports plus longs.

Ils accusent notre armement d'avoir des prix de monopole sensiblement plus élevés que les prix commerciaux normaux. Mais nous avons vu, quand nous avons étudié les transports maritimes vers l'Afrique du Nord qu'il n'existait pas moins de 30 armements desservant commercialement l'Algérie, et le service passager est réparti entre trois armements principaux. Sans doute, ces armements sont-ils pour la plupart liés par des ententes de tarifs, mais celles-ci sont très difficiles à faire observer

par les adhérents et le système de ristournes, primes, etc., est particulièrement développé.

La contre-partie des prix peut être un peu élevée que paient les algériens pour leurs transports à la destination de la métropole, réside dans la multiplicité et la commodité des divers services, l'Algérie est privilégiée sous ce rapport. Toutefois, il faut reconnaître que l'Algérie paye un véritable impôt sur la production et la consommation, impôt qui trouve sa contre-partie dans la manière très complète, dont elle est desservie.

Il faut reconnaître que le régime du monopole a longtemps permis aux compagnies de maintenir en service sur les lignes des paquebots ayant dépassé depuis longtemps la limite d'âge normale et généralement peu adaptés au trafic et d'une très mauvaise tenue à la mer. Toutefois, il est juste de dire que la récente entrée en service des nouveaux navires de la Compagnie de Navigation Mixte et de « Président Dal Piaz » et surtout « Ville d'Alger » et « Ville d'Oran » pour la C.G.T. semble avoir remédié dans une certaine mesure à cet état de chose.

Depuis longtemps, la question de paquebots rapides propres à assurer le transport en cas de conflit de nos forces de l'Afrique du Nord vers la Métropole est à l'ordre du jour, on a également reproché au régime du monopole d'avoir entravé leur construction, il semble qu'il n'en est rien.

Il est à remarquer du reste que la forte position acquise depuis longtemps par l'armement français auprès des chargeurs algériens semble lui réserver en dehors de toute question de monopole une place de tout premier ordre dans le trafic; ceci semble vérifié par le fait que pendant l'interruption de 1919-1921, la part de l'armement français a très peu fléchi.

En résumé, il semble que le régime du monopole malgré l'impôt prélevé sur l'Algérie, impôt dont souffre également la production métropolitaine, soit très favorable à l'armement français, dont il constitue un des fondements.

L'Etat français en maintenant le régime du monopole malgré les protestations d'une partie de l'opinion algérienne plus bruyante que nombreuse a aidé puissamment l'armement qui trouve dans cette protection législative un trafic et un fret assurés dans des conditions assez rémunératrices.

La politique générale suivie depuis la guerre par le ministère de la Marine Marchande a été comme nous l'avons déjà exposé de réduire au minimum les subventions données à l'armement et d'éviter de lui attribuer dans la mesure du possible des secours en argent. Par contre, la politique du ministère a été de rechercher tous les moyens de procurer à notre flotte des frets rémunérateurs sous forme de marchandises à transporter. Cette forme d'aide présente de nombreux avantages, en particulier d'éviter pour le budget tout débours à une époque où la situation financière est particulièrement difficile, ensuite de rendre la profession d'armateur complètement indépendante pécuniairement de l'Etat et par là, même la placer sur le même pied que les autres industries, tout en tenant compte de ses conditions d'exploitation si particulières et en lui permettant de vivre.

Devant les résultats favorables pour notre armement obtenus par le système du monopole du pavillon, les pouvoirs publics se sont demandés s'il n'y aurait pas possibilité d'étendre ce système de protection ou autre système équivalent aux relations maritimes avec nos autres possessions d'outre-mer.

5° — *Régime préférentiel pour les lignes de Tunisie.*

La Tunisie ne peut être assimilée à l'Algérie en cette matière puisqu'elle est un pays de protectorat dépendant du Ministère des Affaires Etrangères alors que l'Algérie, colonie a un régime spécial et dépend du Ministère de l'Intérieur.

On ne pouvait pas concevoir un régime analogue au monopole de pavillon, toutefois on étudia un moyen d'assurer à notre pavillon sinon la totalité du moins une partie du trafic Tunisien.

Il est à remarquer du reste que le pavillon tunisien comme le pavillon marocain avaient été avantagés par la loi du 20 octobre 1919 qui les assimilait au pavillon français quant à l'application de l'art. 4 de la loi du 21 septembre 1793 et de la loi du 2 avril 1889.

On pense donc que l'on pouvait utiliser un moyen détourné pour assurer un fret rémunérateur à notre pavillon.

Pour cela, un système de droits de douane préférentiels fut prévu par le code douanier du 26 décembre 1934.

Ce code douanier prévoit pour l'introduction des produits tunisiens en France deux tarifs différents:

Les vins tunisiens entrent en France en franchise jusqu'à concurrence d'un crédit annuel d'importation de 550.000 hl.; de même l'alcool jusqu'à concurrence de 12.000 hl.

Les autres articles d'origine et de provenance tunisiennes payent à l'entrée en France les droits les plus favorables perçus sur les produits similaires étrangers.

Toutefois, et ceci est particulièrement important pour notre armement, ces tarifs de faveur sont subordonnés par l'art. 303 du code douanier à certaines conditions:

- a) les produits doivent venir directement de Tunisie en France ou en Algérie;
- b) ils ne peuvent être expédiés que par un certain nombre de ports énumérés nominativement;
- c) ils doivent être accompagnés d'un certificat d'origine;
- d) les dits produits doivent être importés par navires français.

On voit toute l'importance du paragraphe d), obligeant les importateurs pour bénéficier des tarifs favorables à transporter leurs marchandises sur navires français et quelle source de fret a été pour notre armement les dispositions du code douanier. Ce même code, dans ses articles 305, 306 et 307 prévoit la tarification applicable aux produits marocains (zone française) importés en France.

Le Maroc, pays de protectorat se trouve au point de vue douanier sensiblement dans les mêmes conditions que la Tunisie, la France est contrainte d'y appliquer le régime de la porte ouverte.

Mais de même que pour la Tunisie, deux régimes sont appliqués à l'entrée en France des produits marocains.

De très nombreux produits énumérés à l'art. 305 du code douanier sont admis en franchise, tous les autres articles originaires de la zone française de l'empire chérifien sont admis, au tarif minimum.

Toutefois, comme pour la Tunisie, ces régimes de faveur sont subordonnées à un certain nombre de conditions prévues par l'art. 307, entre autres: « L'importation des marchandises désignées en France ou par mer en Algérie ne peut se faire que sous pavillon français ou marocain ».

On voit que l'armement bénéficie également ici de

régimes largement préférentiels et que les articles 303 à 307 du code douanier du 26 décembre 1934, procurent à notre pavillon du fret quasi assuré.

6° — *Essai de régime préférentiel pour les lignes coloniales.*

Il a semblé au ministère de la Marine Marchande qu'il serait normal, et utile à notre armement que le trafic de notre empire colonial avec la métropole soit assuré pour la plus large part possible par notre armement national.

Mais le Ministère s'est heurté pendant de longues années à la situation suivante :

La France avait avec l'Angleterre un traité assurant aux navires anglais un traitement identique à celui des bâtiments français dans nos colonies à charge de réciprocité (traité de 1826).

Comme d'autre part, la France est liée par des traités de commerce assurant la clause de la nation la plus favorisée à beaucoup d'autres pays, nous ne pouvions prendre aucune mesure de faveur pour notre armement dans nos colonies.

Nous avons entamé avec l'Angleterre des négociations et nous nous sommes trouvés devant des faits qui ont rendus la négociation très aisée. L'Angleterre se heurtait dans certaines de ses colonies à la concurrence norvégienne et japonaise et ne demanda pas mieux que de renoncer au traité.

Ainsi, la France put-elle prendre certaines mesures qui se sont révélées pleinement efficaces en l'espèce.

Une première mesure fut prise par la loi du 6 août 1933.

Un certain nombre de produits coloniaux, entre autres le caoutchouc avaient été par une loi du 31 mars

1931 l'objet de primes importantes, l'art. I de la loi du 6 août 1933 est ainsi conçu: « Le droit à la prime instituée par la loi du 31 mars 1931 et par les lois subséquentes est subordonné pour les trafics desservis directement ou indirectement par une ligne française au transport sous pavillon français des produits coloniaux bénéficiaires de la prime ».

Un certain nombre de produits purent ainsi, assurer à l'armement français un quasi monopole de fret, mais si cette loi est importante, elle ne considère que certains produits, alors que le décret-loi du 30 juin 1934 les concerne tous.

Ce décret-loi a une importance primordiale, non pas qu'il ait reçu de nombreuses applications, mais il a agité comme menace perpétuelle suspendue sur la tête des chargeurs qui sont obligés de réserver la majeure partie de leur trafic pour notre armement sous peine de voir immédiatement prendre un décret concernant le produit visé car l'art. I du décret-loi du 30 juin 1934, est ainsi conçu:

« Le transport des colonies au départ des ports coloniaux et à destination de la France pourra à titre exceptionnel être réservé au pavillon français. La désignation par colonie des produits ainsi visés de même que les conditions particulières de ces transports seront dans chaque cas fixées par décret pris sur la proposition du Ministre des Colonies après accord avec les Ministres des Affaires Etrangères, du Commerce et de la Marine Marchande ».

Ce décret-loi n'a reçu qu'une seule application réelle par un décret du 28 juin 1935, mais il a eu une importance très grande pour notre armement par son existence même.

Le décret du 28 juin 1935, seule application prati-

que du décret-loi du 30 juin 1934, est ainsi conçu :

« Au départ des ports coloniaux et à destination de la France, les bananes originaires des colonies françaises ne pourront être chargées que sous pavillon national ».

C'est en quelque sorte un monopole du Pavillon qui peut ainsi être accordé par décret.

7° — *Droit de préférence.*

Une série de mesures législatives et réglementaires a été prise dans la période de l'après guerre pour contraindre l'Etat, les établissements publics et d'utilité publics à faire effectuer dans la mesure du possible leurs transports sous pavillon français; il pourrait sembler que toute cette législation est quelque peu inutile dans son objet, car on pourrait croire que les services publics assuraient à la marine nationale leurs transports sans y être contraints, or il n'en était rien et l'on pouvait voir cette chose scandaleuse de l'Etat français ou de services aidés pécuniairement par l'Etat payer des frets à des armements étrangers, alors que l'Etat était contraint par ailleurs de payer des subventions à notre marine marchande.

La loi du 9 août 1921 a été le premier texte législatif destiné à assurer un droit de préférence à notre armement, son article 5 dit en effet: « un droit de préférence est réservé aux navires battant pavillon français pour le transport soit de cargaisons destinées à l'Etat ou à des établissements publics ou d'utilité publique ou aux concessionnaires de services publics soit des cargaisons leur appartenant, soit des cargaisons livrées à la France par l'Allemagne en exécution du traité de paix ».

Un décret du 28 janvier 1922 règle les conditions d'application de cet article.

Dans son article I il déclare :

« Les transports des cargaisons effectués par ou pour l'Etat, les départements, communes, établissements publics ou d'utilité publique et les concessionnaires de services publics doivent être faits sous pavillon national chaque fois que l'utilisation d'un navire français permet d'obtenir dans l'ensemble de l'opération commerciale des conditions équivalentes à celles qui résulteraient de l'emploi d'un navire étranger ».

En cas de conditions *équivalentes*, la préférence est donc donnée obligatoirement à l'armement français.

Dans une circulaire du 1^{er} juillet 1922, le ministre fixe le sens exact du mot *cargaison* en déclarant: « Les dispositions de la loi du 9 août 1921 et du décret du 28 janvier 1922 ne concernant à proprement parler que les cargaisons, dès lors elles ne s'appliquent pas aux transports de faible importance. Quant à la question de savoir dans quel cas un transport rentre dans la catégorie de ceux visés par les dites dispositions, elle ne peut être résolue par les autorités intéressées que suivant chaque espèce; aucune règle de principe ne peut être formulée à cet égard en raison de la diversité des circonstances dans lesquelles les transports seront effectués, mais je crois devoir vous signaler particulièrement l'intérêt qui s'attache pour la vitalité de notre marine marchande à ce que la préférence lui soit réservée dans tous les cas où il est possible de le faire ».

Afin que les représentants des Administrations publiques puissent se renseigner sur les possibilités offertes pour leurs transports par notre armement, le décret du 21 janvier 1922 prévoit dans ses articles 2 et 3 la création d'un office de renseignements composé de représentants des entreprises de transports maritimes, de navigation intérieure et de chemins de fer.

Les articles suivants du décret prévoient des sanctions

contre les concessionnaires enfreignant les décrets, l'envoi d'un rapport sur tout transfert effectué sur navire étranger et d'un rapport annuel au Chef de l'Etat.

On voit toute l'importance de ces mesures législatives d'autant qu'elles sont complétées par une circulaire ministérielle du 22 mai 1922 adressée aux gouverneurs coloniaux et fixant l'application de ces mesures aux transports coloniaux et en particulier fixe les dérogations qui pourront y être apportées dans certains cas spéciaux.

Cette série d'actes législatifs entreprise après la guerre ne semble pas avoir donné tous les effets que l'on en attendait puisque le 30 octobre 1935, le Gouvernement prit un décret loi renforçant dans une large mesure les textes précédents.

L'article I de ce texte législatif déclare: Les Services publics et les entreprises concessionnaires ou subventionnées visés au dernier alinéa de l'article I du décret du 16 juillet 1935 instituant un prélèvement de 10 % sur les dépenses publiques et à l'article I du décret du 30 juillet 1935, doivent réserver à des navires français les transports des cargaisons qui leurs sont destinées, des cargaisons qu'ils expédient et des passagers voyageant à leur compte.

Quelles sont les collectivités visées par le décret loi du 16 juillet 1935 et l'art. I du décret du 30 juillet 1935? Ce sont aux termes de ces textes: l'Etat, les Départements, les Communes, établissements publics, l'Algérie, les Colonies, les pays de protectorat, territoires sous-mandat et entreprises concessionnaires ou subventionnées assurant un service public, c'est-à-dire dont l'exploitation fait l'objet d'un acte de concession, d'un contrat d'affermage ou de sous-traités ou, est subordonnée à une autorisation ou à une permission de voirie ou dont l'exploitation bénéficie d'une subvention soit à titre direct, soit à la faveur d'un

sous-traité passé avec une entreprise subventionnée.

On voit que le décret loi vise un beaucoup plus grand nombre de collectivités que celles prévues par les textes précédents. Il étend donc les mesures prises, il les complète, il les rend plus rigoureuses.

En effet, nous voyons que le transport des passagers voyageant pour le compte des collectivités et des entreprises concessionnaires doit également être assuré sur des bâtiments français alors que les textes précédents ne parlaient que de cargaisons et nous avons vu ce que la loi entendait par là.

D'autre part la loi de 1921 et les décrets et circulaires qui la complètent ne prévoient en faveur de notre armement qu'un droit de préférence, tandis que l'art. I du décret loi du 30 octobre 1935 prévoit une obligation: sans doute des dérogations sont prévues à l'art. 2 pour certains cas limitativement prévus, mais sans cela le texte est formel et ne peut lui être tourné comme ses prédécesseurs. De plus l'art. prévoit pour les entreprises qui n'exécuteraient pas les prescriptions contenues dans l'art. I, des sanctions très graves consistant en résiliation, déchéance et indemnités compensatrices.

On voit combien ce texte renforce les précédents et place les collectivités devant des obligations légales au lieu, d'un droit de préférence qui avait été tourné par certains services concédés en particulier par des sociétés gazières.

B) — *Mesures tendant à venir en aide aux lignes impériales.*

1° — *Augmentation des subventions.*

L'Etat s'est toujours trouvé dans l'obligation d'assurer

aux services réguliers maritimes desservant certains itinéraires des subventions plus ou moins importantes et ceci en contre partie des charges résultant pour les compagnies des obligations prescrites par les cahiers des charges annexés aux conventions leur assurant ces subventions.

L'Etat est obligé d'exercer dans cette sorte de transports un rôle d'arbitre. Le transport est ici un service public. Il ne doit pas avoir pour but un profit à tirer de l'exploitation de quelques navires ou de quelques voies ferrées, il est un moyen de développement de la richesse d'un pays. Ici la Marine Marchande est un moyen, ce n'est pas un but. Un pays doit être considéré comme une vaste société industrielle et commerciale. Pour qu'il puisse produire, il faut qu'il puisse vendre. C'est cette vaste opération de production et de vente qui est une source de richesse pour le pays. Le transport, que ce soit par terre ou par mer, n'est qu'un élément de cette opération. Il n'est nullement indispensable, que considéré en soi cet élément soit rémunérateur; c'est l'ensemble de l'opération qui procure des bénéfices et même si l'on avait pour unique but de rendre l'opération de transport rémunératrice, on pourrait mettre obstacle au développement de la richesse du pays.

Exemple pendant la guerre, par suite de l'élévation extraordinaire des tarifs de transport de certaines compagnies françaises, l'industrie du savon s'arrêta à Marseille: les graines oléagineuses de l'A.O.F. étaient transportées à prix assez bas en Angleterre, et le savon fabriqué avec les huiles provenant de ces graines et transporté en France sur bateau anglais revenait à Marseille moins cher que le savon de Marseille.

Il fut intéressant pour l'économie générale du pays d'abaisser de quelques centaines de francs le prix du transport pour permettre de vivre à une industrie impor-

tante procurant par ailleurs des ressources à l'Etat.

Les subventions sont indispensables à presque toutes les lignes régulières, elles sont la contre partie normale de la régularité des départs, de la desserte de certaines escales où il est nécessaire de montrer le pavillon national, elles permettent aux compagnies d'assumer certaines dépenses de prestige prévues par le cahier des charges, elles sont la rémunération normale du service postal.

Il semble du reste qu'elles pourraient être réduites de manière importante du moins pour certaines lignes, si les producteurs coloniaux comprenaient leur véritable intérêt. Ce point de vue fut d'ailleurs soutenu par les représentants de la marine marchande à la récente conférence impériale.

Les producteurs ont tendance pour réaliser une économie de quelques francs à favoriser de leur clientèle les « tramps » souvent étrangers au détriment des lignes nationales. Leur attitude en rendant l'exploitation de ces lignes trop coûteuses, risque d'entraîner leur suppression. Or les producteurs coloniaux ont besoin de lignes régulières, seules propres à l'écoulement de certaines productions; le jour où ils seront réduits au service des tramps, ils devront abandonner des cultures rémunératrices. Ils ne semblent pas avoir compris cet état de choses.

L'Etat au contraire semble avoir compris quel était son rôle à l'égard des compagnies et les subventions ont été notablement élevées, mais comment l'Etat intervient-il dans la gestion des compagnies? Il intervient au moyen de conventions passées avec les compagnies de navigation et soumises à l'approbation du Parlement, les conventions imposent des obligations aux Compagnies: lignes à desservir, itinéraires, horaires, tonnage des bateaux à employer, vitesse maxima et prix spéciaux pour les militaires et fonctionnaires, transports pour l'Etat à titre gratuit de la

poste, etc...

En échange, elles accordent aux compagnies des subventions. A ce point de vue les conventions se rattachent à deux types principaux : subvention forfaitaire, et subvention en régie.

Ces deux systèmes présentent des avantages et des inconvénients. Dans le premier cas, une somme fixe est allouée par an à la Compagnie. A ce système on peut faire plusieurs objections :

1° — sauf la régularité du service, il n'accorde aucun avantage aux colonies, notamment en ce qui concerne le prix des transports des produits.

2° — Il n'incite pas les compagnies à renouveler leur matériel ; aussi dans la plupart des cas a-t-on vu les C^{ies} conserver des navires de 35 à 40 ans d'âge, ne répondant pas aux nécessités des transports modernes.

3° — A l'heure actuelle, ce mode de subvention serait difficilement praticable à cause des variations de la valeur de la monnaie.

Dans le second type de subvention, en régie, on tient compte de toutes les recettes et de toutes les dépenses de la Compagnie et l'Etat paie le déficit en assurant à la Compagnie un bénéfice normal.

On fait à ce mode de convention, les reproches suivants : Les compagnies ont un intérêt très faible et souvent nul à faire des économies, elles peuvent même avoir intérêt à augmenter les dépenses, c'est-à-dire le déficit que paie l'Etat, lorsque celles-ci correspondent à des achats et commandes de travaux adressés à des sociétés, dans lesquelles les dirigeants de la Compagnie contractuelle sont directement intéressés.

Dans ce cas, en effet, les augmentations de dépenses, qui constituent une perte pour la compagnie contractuelle sont payées par l'Etat et elles constituent un bénéfice pour

les Sociétés sous-traitantes dans lesquelles sont intéressés les dirigeants de la Compagnie contractuelle.

Pour parer à ces divers inconvénients, on a cherché à adopter des conventions participant à la fois de l'un et de l'autre des deux systèmes que nous venons de définir: par ex. un maximum et un minimum sont fixés pour la subvention, ou bien une partie du déficit est laissé à la charge de la société contractuelle, ou bien encore la subvention comporte une somme forfaitaire et une partie variable. On cherche par ces différentes modalités à concilier l'intérêt de la compagnie contractuelle avec une gestion économique.

Les différentes lignes subventionnées sont les lignes d'Indochine avec prolongement jusqu'au Japon; de Madagascar et de la Réunion, d'Australie et Nouvelle Calédonie, d'Egypte et Syrie; de Turquie et Syrie, lignes exploitées par les services contractuels des Messageries Maritimes d'après une convention approuvée par la loi du 28 juillet 1921.

Ligne de New-York, des Antilles avec prolongement sur le Mexique, l'Amérique centrale et la Guyane; de l'Algérie et de la Tunisie, exploitée par la C.G.T. liée à l'Etat par divers conventions approuvées par les lois du 20 juillet 1933 et 27 décembre 1935.

Lignes de la Corse avec départ de Marseille ou de Nice exploitée par la C^{ie} de Navigation Sud-Atlantique.

Lignes de l'Amérique du Sud (Brésil, République Argentine) en passant par Dakar desservies par la C^{ie} de Navigation Sud-Atlantique.

Pendant longtemps ces subventions ne dépassèrent pas une somme souvent inférieure à la seule rémunération des services postaux. Ces dernières années, les subventions ont augmenté dans d'énormes proportions et leur total est extrêmement important. Voici d'ailleurs le détail de leur

évolution depuis la fin des hostilités:

			<i>Millions</i>
1920	—	Lignes d'Extrême-Orient	12
		New-York	5,9
		Amérique centrale	4,5
		Amérique du Sud	2,4
		Corse	1,5
1921	—	Extrême-Orient	12
		New-York	2,5
		Amérique centrale	4,5
		Amérique du Sud	11,5
		Corse	1,5
1922	—	Extrême-Orient	12
		New-York	2,5
		Amérique centrale	4,4
			<i>Millions</i>
		Amérique du Sud	6,5
		Corse	1,5
1923	—	Extrême-Orient	45
		New-York	2,5
		Amérique centrale	4,4
		Amérique du Sud	16
		Corse	2,5
1925	—	Extrême-Orient	49
		New-York	4
		Amérique Centrale	4
		Amérique du Sud	21,8
		Corse	3,5
1926	—	Extrême-Orient	65,
		New-York	4
		Amérique Centrale	3,9
		Amérique du Sud	21,8
		Corse	3,5

1927	—	Extrême-Orient	64
		New-York	10
		Amérique Centrale	2,9
		Amérique du Sud	20,5
		Corse	4
1928	—	Extrême-Orient	51,5
		New-York	7,5
		Amérique Centrale	8
		Amérique du Sud	14,5
		Corse	7,5
1929	—	Extrême-Orient	90
		New-York	6,6
		Amérique Centrale	8
		Amérique du Sud	25
		Corse	10
1930	—	Extrême-Orient	90
			<i>Millions</i>
		New-York	6,6
		Amérique Centrale	8
		Amérique du Sud	35,4
		Corse	15,3
1931	—	Extrême-Orient	118
		New-York	4
		Amérique Centrale	9,5
		Amérique du Sud	49,6
		Corse	15
1932	—	Extrême-Orient	140
		New-York	53,5
		Amérique Centrale	19
		Amérique du Sud	51,9
		Corse	10
1933	—	Extrême-Orient	175
		New-York	} 150
		Amérique Centrale	

		Sud Amérique	70
		Corse	12,5
1934	—	Extrême-Orient	180
		C.G.T.	150
		Sud Amérique	44
		Corse	12,4
1935	—	Extrême-Orient	202,5
		C.G.T.	150
		Sud Amérique	40
		Corse	13,1
1936	—	Extrême-Orient	225
		C.G.T.	135
		« Normandie »	91,4
		Sud Amérique	24,7
		Corse	12,7

2° — *Secours accordé à la C.G.T.*

Si l'Etat français a soutenu pécuniairement les compagnies en augmentant comme nous venons de le voir les subventions allouées annuellement, il a dû intervenir de manière beaucoup plus importante et de divers façons pour éviter la disparition par faillite de la plus grande entreprise française d'armement: la Compagnie Générale Transatlantique.

De 1922 à 1929, grâce à des recettes abondantes la C.G.T. put conserver un équilibre pour le moins apparent. Mais en 1930, une dernière augmentation de capital de 70 millions devint nécessaire; cette même année fut marquée par la suppression des dividendes pour la première fois depuis 1923. L'Etat dut intervenir sous forme d'une avance de 180 millions pour cession de devises étrangères.

En 1931 la situation devint critique. Le compte Profits et Pertes de 1930 est débiteur et la Compagnie n'a pu couvrir son déficit d'exploitation; bien plus elle ne

peut faire face à ses charges exceptionnelles de 410 millions constituées en majeure partie par des dépenses de constructions neuves qui viennent à échéance (600 millions de constructions neuves engagées sans ressources correspondantes).

Les tentatives d'emprunt en France et aux Etats-Unis restent infructueuses parce que le crédit de la Compagnie est définitivement atteint.

Il n'est plus de solution possible hors l'Etat. C'est à lui qu'il est fait appel et le gouvernement empêche la faillite par :

- 1° Une avance de trésorerie de 160 millions.
- 2° Une garantie d'emprunt pour 40 millions auprès de la Caisse des dépôts et consignations.
- 3° Un moratoire de cinq ans pour les dettes envers l'Etat, soit environ 430 millions.

En contre partie le Conseil démissionne, et est remplacé par un conseil provisoire, véritable syndic, le 3 août 1931.

Ces mesures de première urgence furent suivies de négociations entre la Compagnie et l'Etat qui aboutirent à la loi du 20 juillet 1933 et la Convention du 20 novembre 1933.

Entre temps de nouveaux subsides s'étaient montrés indispensables :

La loi du 3 mars 1932 mit à la disposition du ministre de la Marine Marchande un crédit de 110 millions pour assurer l'exploitation des services.

La loi du 9 avril 1932 accorda la garantie de l'Etat à un emprunt de 68 millions pour des échéances de construction.

Ainsi depuis la première intervention de l'Etat en 1930 jusqu'à la signature de la Convention de novembre 1933, la participation extraordinaire de l'Etat compte non tenu

des Subventions normales à été de:

1930 Avances pour devises	180 millions		
1931 Avance de trésorerie	160	—	
1932 Crédit pour exploitation	110	—	
	450	—	450 mil.
Garantie d'emprunt	108	—	
Moratoire	430	—	
	538	—	538 mil.

Participation totale 988 mil.

Pour établir les sommes exactes dues à l'Etat et aux Caisses publiques par la C.G.T., reportons-nous aux bilans de la Compagnie, remarquons que ce bilan est assaini seulement à partir de 1934, ceux publiés antérieurement étant parfaitement illisibles. Nous y voyons au compte:

Emprunts garantis par l'Etat, la somme de 1.137.198.726,19 frs.

se décomposant ainsi:

Emprunt contracté auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations ...	819.055.341,08
De la Caisse Générale de Garantie des Assurances Sociales	124.509.866,70
De la Caisse Autonome des Ouvriers Mineurs	10.000.000
Bons 5,50 % (émission publique) ...	120.500.000
Emprunts 5 % Normandie 1935 (déduction faite des remboursements et amortissements contractuels)	63.133.518,41
	1.137.198.726,19

A cela, il faut ajouter: sommes dues à l'Etat français pour un montant de 232.594.862,98 et encore des postes tels que Créditeur à long terme qui figurent au bilan pour 137.162.232,35 dans lesquels il est très difficile de déterminer les sommes dues à l'Etat ou à des organismes publics tels les assurances sociales (emprunt « Ville d'Alger » de 35 millions).

- * Le poste créditeur à court terme montre qu'il est dû au Gouvernement Français 7.679.464,68.

D'autre part, la Compagnie doit au Crédit Maritime: 132.717.767,44.

On voit donc les sommes énormes pour lesquelles l'Etat est intervenu au cours de ces dernières années en faveur de la Compagnie Générale Transatlantique.

3° — *Mesures spéciales pour le financement de « Normandie ».*

L'Etat a apporté une aide à l'armement français en prenant à sa charge la plus grande partie des frais occasionnés par « Normandie ».

Quel a été son rôle dans la construction et l'exploitation de ce gigantesque et magnifique paquebot ?

La Compagnie Générale Transatlantique était liée avec l'Etat par un contrat relatif aux services postaux de New-York qui l'obligeait en contre-partie de la subvention à construire des paquebots à certaines dates.

Or, la convention faisait une obligation à la Compagnie de mettre en ligne avant 1932 un paquebot supérieur en vitesse et en tonnage à « l'Ile de France » entré en service en exécution de la même convention en 1927. Le Gouvernement mit en demeure la Compagnie de l'exécuter; un long échange de correspondance eut lieu entre le Ministre de la Marine Marchande et la

Société: il fut finalement convenu que le Ministre des Travaux Publics exécuterait les travaux nécessaires pour permettre la sortie de St-Nazaire du nouveau paquebot (forme-entrée et dragage du chenal) et son accès au Havre. Le chantier de Penhoët construirait une cale spéciale de lancement et la Compagnie obtiendrait de l'Etat la garantie nécessaire pour contracter les emprunts indispensables pour assurer la construction. Les retards provoqués par ces longues discussions firent reporter à 1933 la date de mise en service du paquebot, date qui fut ensuite reculée à 1934, puis 1935.

Ce n'est que le 8 juillet 1930 qu'un avenant à la convention entre la C.G.T. et l'Etat fut signé et le paquebot commande.

Les négociations avaient assez duré pour que les dirigeants de la Compagnie aient été inquiets de la tournure prise par le mouvement des passagers et par le début de la crise. Dans ses lettres au Ministre, le Président de la Compagnie signale que seule la garantie de l'Etat doit permettre la construction et que, si cette garantie fait défaut, la construction sera arrêtée.

Lorsqu'en juillet 1931, la Compagnie se trouva en difficulté, qu'une nouvelle direction fut nommée, elle hésita à arrêter la construction du navire, mais 300 millions avaient été dépensés, de nombreuses industries travaillaient à sa construction, elle se décida à l'achever.

L'Etat a fourni sa garantie pour les emprunts nécessaires à sa construction, nous avons vu au chapitre précédent combien ces emprunts contractés par la Compagnie étaient élevés.

La loi du 20 juillet 1933, nouvelle convention et charte fondamentale de la réorganisation de la Compagnie Générale Transatlantique continue le système d'emprunts garantis par l'Etat puisqu'il dit dans son article 7:

« Pour l'achèvement du paquebot « Normandie », la compagnie pourra contracter des emprunts garantis par l'Etat. Ces emprunts devront être approuvés par le Ministre de la Marine Marchande après autorisation du Ministre des Finances ». Le même système employé pour les premiers travaux est continué pour leur achèvement.

Le navire put entrer en service au printemps 1935 et sa réussite fut parfaite, puisqu'aux essais, il dépassa la vitesse de 32 nœuds et qu'au cours de son premier voyage, il s'attribua brillamment le « Ruban Bleu ». Son merveilleux confort, son luxe inégalé achèvent d'en faire un prestigieux moyen de propagande et une merveilleuse réussite.

Mais son entrée en service et son exploitation posaient des problèmes que l'Etat dut résoudre par la loi du 27 décembre 1935.

En effet, l'évolution économique mondiale rendait impossible son incorporation dans le plan de la convention, ses charges de capital ne pouvant plus normalement être payées par son exploitation.

La collectivité dut assumer le poids des investissements engagés et l'Etat par cette loi dut prendre à sa charge l'intérêt et l'amortissement des frais de construction de « Normandie ».

L'art. 1^{er} dit exactement :

« A partir de la prise en charge du paquebot « Normandie » par la C.G.T., il sera établi un compte des charges financières (amortissements, intérêts et impôts) des emprunts contractés par cette compagnie avec la garantie de l'Etat, pour la construction du dit paquebot, ces charges ne seront pas portées au compte d'exploitation prévu par l'art. 2 de la convention du 23 novembre 1933. Le paiement en sera effectué par l'Etat en dehors de la subvention visée à l'art. 3 de

cette convention, les versements étant effectués à des dates correspondant aux échéances du service des emprunts ».

Des mesures durent être prises également pour l'assurance de ce navire. Le marché libre de l'assurance ne peut assumer les risques d'un navire de cette importance et dont le prix de revient doit être égal à 800 ou 900 millions (les chiffres exacts des comptes n'ont pas encore été publiés). Nous avons vu, le Gouvernement britannique prendre des mesures de faveur de l'assurance de « Queen Mary », le gouvernement français dut agir de même.

L'annexe I de la convention approuvée par la loi du 25 juillet 1933, prévoit que le navire sera assuré auprès des tiers assureurs pour tout le maximum possible. Les contrats d'assurance étant soumis à l'approbation du ministre de la Marine Marchande et la C.G.T. devant lui fournir les moyens de vérifier qu'elle a assuré auprès des tiers assureurs tout le maximum possible. L'assurance étant faite au profit de l'Etat.

Pour le surplus, il devra être couvert par un fonds d'assurance-crédit constitué près de la Caisse des Dépôts et Consignations. Le fonds d'assurance-crédit devra être alimenté par des versements de la Compagnie calculé au taux des tiers assureurs.

En cas d'insuffisance du fonds d'assurance crédit, l'Etat en prendra les lieu et place et assumera les mêmes obligations.

La loi du 28 décembre 1935 déclare dans son article 3: « Les dispositions de l'annexe I à la convention relative à l'assurance-crédit sont supprimées. Les obligations respectives de l'Etat et de la Compagnie définies par la dite annexe restant sans changement nonobstant la suppression du fonds d'assurance-crédit ».

On voit que l'Etat assume toutes les charges du paquebot « Normandie » y compris son assurance et que ce paquebot n'a pu être construit que, en quelque sorte, par l'Etat sous le couvert de la C.G.T.

4° — *Location résultant de la loi du 25 juillet 1928.*

L'Etat apporte son aide à divers compagnies de navigation en leur louant plusieurs paquebots qu'il avait fait construire et qui furent louées par des chartes parties approuvées par la loi du 1 août 1928, aux compagnies de navigation assurant des services passagers vers l'Algérie, à savoir: La Compagnie Générale Transatlantique, La Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur et la Compagnie de Navigation Mixte.

Ces paquebots de 3500 à 4500 tonnes construits en 1922 et 1923 appartenaient à la série des « Gouverneurs Généraux ».

Le « Gouverneur Général Lafférière » de 3500 t. fut loué à la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur pour vingt ans à compter du 1^{er} janvier 1928, moyennant un prix de location de 550.000 frs. par an, révisible à la fin des cinquième, dixième et quinzième année; la société locataire, devant également verser deux fois par an 115.000 frs. à un fonds conservé par elle et destiné à payer les grosses réparations. La Société s'engage à employer des tarifs de faveur énoncés dans la convention pour certaines catégories de personnes, la société s'engage à rendre les navires en bon état à la fin du bail.

Une charte partie semblable fut passée avec la C.G.T. pour les paquebots « Gouverneur Gal Chanzy », « Gouverneur Gal Grévy », « Gouverneur Gal Jonnart », « Gouverneur Gal de Gueydon », de 4500 t. moyen-

nant un prix de location de 800.000 frs. par an et deux versements de 155.000 frs. au fonds prévu, les mêmes clauses étant fixées.

De même avec la Compagnie de Navigation Mixte pour « Gouverneur Gal Cambon », « Gouverneur Gal Tuman », « Gouverneur Gal Lépine » avec les mêmes conditions que pour la Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur.

Des tarifs passagers et de fret sont annexés à ces chartes parties.

De plus, la loi prévoit l'ouverture dans les écritures du Trésor Public d'un compte spécial auquel sera inscrit pendant la durée des chartes parties une somme annuelle de deux millions de francs en vue de la constitution d'un fond de renouvellement des navires loués par l'Etat aux Compagnies de navigation indiquées.

Pour le même objet, l'Algérie et la Tunisie doivent inscrire à leur budget une contribution annuelle de 2.500.000 frs. pour l'Algérie et de 750.000 frs. pour la Tunisie, ces fonds versés à un compte spécial doivent être à la disposition de la Métropole à toute époque où l'utilisation pour le renouvellement de la flotte sera reconnu nécessaire par les services de la Marine Marchande.

5° — *Constructions aux frais de l'Etat et Location aux Compagnies.*

Le même principe de location de navires appartenant à l'Etat, à des compagnies de navigation a été appliqué plus récemment à des navires qui ont été construits aux frais de l'Etat dans ce but; il s'agit du paquebot « Ville d'Oran » exploité dès son achèvement par la C^{ie} Générale Transatlantique, la C^{ie} de Navigation Mixte et la

Société de Transports Maritimes à Vapeur réunies en « pool » et destiné aux services avec l'Algérie et des paquebots « Cynos », « Ile de Beauté », et « Sampiero Corso » affrétés à la C^{ie} Fraissinet pour les services de la Corse.

Il a paru en effet que le prestige national, comme l'intérêt bien compris de l'Etat exigeaient que les paquebots employés sur ces lignes soient renforcés par des unités modernes et perfectionnées. Comme les trésoreries des Cies leur auraient permis difficilement de passer les commandes nécessaires, l'Etat décida de prélever sur le fonds de réserve constitué par la loi de 1928 et de faire construire à ses frais ces navires qui lui appartiennent et de les affréter aux compagnies.

La C.G.T. fit grâce à un emprunt contracté auprès des assurances sociales le paquebot « Ville d'Alger » de 8700 t. magnifique unité qui a largement bénéficié des études entreprises pour la construction de « Normandie ». Le paquebot « Ville d'Oran » est exactement semblable à « Ville d'Alger », s'il n'a pas été construit par les mêmes chantiers.

Les paquebots exploités par la C^{ie} Fraissinet ont été construits avant « Ville d'Oran », qui vient seulement d'entrer en service.

Respectivement de 2500, 2700 et 2700 tonneaux, ils ont été entrepris en 1929 et en 1930. « Ile de Beauté » étant à la fois plus rapide et plus confortable que « Cynos ». « Sampiero Corso » étant le dernier entré en service.

C) — *Mesures destinées à venir en aide à l'armement libre.*

Nous avons vu les mesures prises en faveur des compagnies subventionnées, jusqu'en 1934, il semble que

l'Etat ne s'était préoccupé que des services contractuels et l'on pensait avoir tout fait pour notre flotte de commerce quand avaient été subventionnés les 675.000 tonneaux qui composent les dits services, alors que les 2.500.000 tonneaux de l'armement libre étaient totalement abandonnés à leur sort.

Il n'en fut pas toujours ainsi. Depuis 1883 et jusqu'en 1918, des primes à la navigation et à la construction étaient attribuées pour neutraliser la concurrence étrangère, les lois du 7 avril 1902, du 19 avril 1906 et du 28 février 1912 étant le dernier état de cette législation tutélaire. Or, à la même époque, les marines marchandes rivales n'étaient pas protégées.

Depuis 1918, le phénomène s'est complètement renversé; les marines étrangères bénéficiaient d'une politique d'appui et de secours qui est devenue la règle, tandis que rien n'était fait pour la nôtre.

Dans le même temps les circonstances économiques d'après guerre, la législation sociale en vigueur, le coût de la reconstruction de notre flotte imposèrent à notre armement des frais d'établissement et des frais d'exploitation plus élevés que pour ses concurrents étrangers.

La crise économique mondiale provoquant avec la diminution du trafic la baisse des frets, fit d'autre part se substituer à une politique de libre échange, une politique d'économie fermée. Barrières douanières, contingents, protectionnisme à outrance sont autant de faits économiques qui ont un retentissement direct sur le mouvement maritime. « Il faut avoir la franchise de reconnaître », déclarait Mr. Frot, Ministre de la Marine Marchande, « que lorsque à tort ou à raison, l'on fait une politique d'économie fermée, la marine marchande de ce pays ne saurait vivre que protégée au même titre que l'ensemble des autres Départements intéressés. Pro-

tection de notre marine. Hors de là, pas de salut ».

1° — *Loi Tasso* — 12 juillet 1934.

A ces causes économiques se joignent des causes monétaires. Dépréciation de la livre sterling dont nous avons vu par ailleurs les conséquences. La multiplicité des désarmements fut la conséquence de cet état de choses. Au 1^{er} septembre 1932, les désarmements atteignirent leur maximum avec 1.092.000 tonneaux désarmés, sur lesquels 813.272 tonneaux sont des vapeurs de charge.

L'aide de l'Etat, disait le Ministre, lui-même est indispensable. Remarquons toutefois que c'est une proposition de loi qui fut déposée le 10 novembre 1932 par M. Tasso, président de la Commission de la Marine Marchande de la Chambre.

Cette proposition de loi après avoir fait l'objet de rapports favorables de M. W. Bertrand, puis reçu avis favorable de la commission des douanes, avait été l'objet de réserves de la part de la commission des finances quant à son financement.

Le ministère reprit le projet avec certaines modifications et la commission de la marine marchande donna à nouveau un avis favorable sur le projet ainsi modifié. (Rapport Le Bail).

La proposition de loi fut adoptée par la Chambre le 17 mai 1934 par 575 voix contre 10.

Déposée le 24 mai 1934 sur le bureau du Sénat, elle fit l'objet d'un rapport favorable de M. Rio à la Commission de la marine (avis des commissions des douanes (Loutier) et des Finances (Régner). votée par le Sénat elle fut promulguée à l'Officiel le 13 juillet 1934.

Remarquons d'abord une chose: il s'est écoulé un an

et demi entre le départ de la proposition de loi et sa promulgation, le secours octroyé à l'armement arrivant bien tardivement, de cela il faut impliquer l'extrême lenteur de la procédure parlementaire, les avis des commissions toujours tardifs (dépôt des rapports). Si l'Etat aide l'armement libre, il l'aide à un moment où sa situation était moins critique que quand les circonstances ont motivé le dépôt de la proposition de loi; en effet le chiffre des désarmements au 15 juillet 1934 n'est plus que de 717.497 t.

Le texte de la loi du 12 juillet 1934 ne différerait pas sensiblement de celui de la proposition de loi Tasso du 10 novembre 1932.

A l'origine, « la proposition de loi Tasso » n'envisageait comme base de calcul des allocations destinées à l'armement libre que les salaires du personnel navigant.

La loi prévoit également des allocations basées également sur le tonnage et la vitesse des navires, dans des conditions d'exploitation déterminées.

Que contient exactement la loi du 12 juillet 1934?

La loi nouvelle tend à instituer des mesures de protection en faveur de la marine marchande en vue de diminuer le chômage qui frappe la flotte de commerce française, les marins français et les travailleurs des ports et des établissements maritimes.

Aux termes de l'art. I l'état versera des allocations aux entreprises de navigation sur la base des salaires du personnel navigant, du tonnage de jauge brute et dans certains cas de la vitesse des navires; un minimum de parcours est exigé.

Cet article énumère également les navires susceptibles de bénéficier de la loi nouvelle.

Les navires bénéficiaires devront être armés, au départ de ces ports par des états-majors ou des équipages ne

comprenant aucun étranger, toutefois des dérogations pourront cependant être accordées selon la nature de la navigation pratiquée dans des conditions faisant l'objet d'un décret. Cette atténuation était indispensable pour les entreprises d'armement donts les navires pratiquent une navigation pour laquelle l'utilisation d'une main-d'œuvre indigène est absolument indispensable; il en est ainsi notamment pour les navires qui traversent la mer Rouge.

L'art. 2 fixe le taux des diverses allocations.

L'art. 3 a pour objet de favoriser les navires qui auront été réarmés depuis la promulgation de la loi. C'est ainsi que les trois allocations sont majorées de 50 % pour ces navires à condition cependant qu'ils aient été désarmés à une date déterminée et que pour l'entreprise de navigation en cause, le tonnage total maintenu en service pendant six mois au moins ait été supérieur d'une quantité au moins égale au tonnage du navire réarmé, par rapport à celui qui se trouvait armé à la date de référence.

L'art. 4 qui a trait à la nationalité des dirigeants des sociétés d'armement reproduit purement et simplement deux dispositions de l'art. I de la loi du 7 avril 1902.

L'art. 5 subordonne le versement des allocations à certaines conditions.

L'art. 6 vise nommément plusieurs trafics particuliers, les navires qui assurent ces trafics, ont paru pour diverses raisons devoir bénéficier d'allocations soit inférieures, soit supérieures aux allocations de base.

L'art. 7 énumère un certain nombre de catégories de navires exclus du bénéfice de la loi.

A l'art. 8 nous trouvons les navires libres, c'est-à-dire non subventionnés, qui transportent les dépêches postales moyennant une rémunération qui leur est versée

par l'administration des postes. Cette rémunération est la contre partie de l'obligation où sont ces navires d'accepter les dépêches postales et les sujétions et charges diverses que représente cette obligation. Il a donc paru nécessaire de bien préciser que cette rémunération ne peut être assimilée aux subventions qui aux termes de l'art. 7 ont pour effet d'écarter du champ d'application de la loi, les navires qui en bénéficient.

L'art. 9 est inspiré par le souci auquel il a été fait allusion plus haut de favoriser la construction navale française. Cet article prévoit donc que les entreprises d'armement bénéficiaires des allocations devront obligatoirement réemployer 20 % des allocations tonnage et vitesse qu'elles auront reçues à la construction de navires dans les chantiers français dans un délai de cinq ans. Il est cependant précisé que pour donner naissance à cette obligation, les allocations en cause auront du atteindre un minimum de 1 million.

La construction d'un navire peut d'ailleurs être remplacée par tout travail de transformation.

Il a paru cependant équitable de prévoir le cas où ce emploi ne serait pas possible en raison des particularités de l'exploitation de l'industrie bénéficiaire; dans cette hypothèse des dérogations pourront être accordées par le ministre de la marine marchande après consultation d'une commission dont la composition est précisée par l'article.

La sanction de l'obligation consiste dans le reversement au Trésor d'une somme égale à celle qui aurait du être réemployée et ne l'aura pas été.

L'art. 10 est l'un des plus importants de la loi dont il précise le financement.

Il est difficile en effet de faire appel aux ressources budgétaires dans une période de difficultés financières.

D'ailleurs, la législation en vigueur s'y oppose. D'autre part, la Marine Marchande a spécialement souffert de la politique protectionniste que le sort de nos industries a nécessitée. Pour tenir compte de cette double observation, la loi fait appel à des ressources exceptionnelles et elle porte que celles-ci résulteront d'un relèvement de 4 % des droits de douane.

L'art. 11 précise que la loi entrera en vigueur un mois après sa promulgation et ajoute qu'elle cessera d'être appliquée au bout de deux ans.

L'art. 12 prévoit la fixation par décret des modalités d'application de la loi.

L'art 13 prévoit l'application de la loi à l'Algérie et aux Vieilles colonies.

Il serait vain de rechercher dans quelle mesure la loi du 12 juillet 1934 a paré à la crise de l'armement français, quel est en effet l'ordre de grandeur du concours assuré à notre armement libre ?

Le chiffre maximum des allocations est de 140 millions, mais ce chiffre ne représente pas en fait le maximum des allocations à encaisser, la loi impose à l'armement la servitude d'affecter 20 % des allocations à la construction ou à la réparation des navires sur les chantiers français. Néanmoins l'effet de la loi bien que trop tardif est certain. Notons que les sommes versées en vertu de cette loi ont été par suite du décret sur le prélèvement de 10 % et de la baisse des recettes douanières de :

1935	90 millions
1936	81 millions

Cette loi faite pour deux ans devait arriver à expiration le 12 août 1936; une loi du 28 mars 1936 en a prorogé les effets jusqu'au 31 décembre 1936 et la loi de finance en a étendu les effets jusqu'au 1^{er} avril

1937, mais depuis elle n'a pas été renouvelée.

2° — *Loi du 26 août 1936.*

La loi du 12 juillet 1934 a apporté une aide appréciable à notre armement et elle a permis un rétablissement du reste demeuré partiel; sans doute, au 15 juillet 1936, notre flotte de commerce ne comprend plus que 400.000 tonneaux désarmés. Mais si l'on veut bien remarquer que le tonnage total de la flotte française diminue depuis quelques années de 500.000 tonneaux, il faut reconnaître que la situation demeurerait sérieuse et la position de l'armement précaire au moment où un gouvernement nouveau sous la pression des troubles sociaux dont nous n'avons pas à rappeler l'ampleur faisait voter hâtivement des lois sociales particulièrement onéreuses pour l'armement. L'exposé des motifs de la loi du 18 août 1936, ayant pour but de mettre à la charge de l'Etat ces dépenses déclarait que: « Les armateurs... liés par les conditions du marché international des frets se trouvent actuellement dans l'impossibilité » de compenser par « des augmentations suffisantes de recettes » le coût de ces lois sociales.

La texte de la loi prévoit des modalités distinctes en ce qui concerne les entreprises d'armement libre et les Compagnies de navigation subventionnées.

Voici quels sont les traits essentiels de cette loi.

1) Les allocations prévues, seront aux termes de l'art. I « égales aux suppléments des dépenses de personnel qui résultent des accords collectifs entre les entreprises de navigation et leurs personnels ».

2) Les justifications nécessaires seront vérifiées pour les entreprises d'armement libre et dans des conditions déterminées par décret par les administrations de l'Ins-cription Maritime et des Finances, pour les Cies sub-

ventionnées les vérifications incomberont au contrôle financier et à la commission de vérification des comptes fonctionnant déjà aux termes des conventions concernant ces entreprises.

3) L'art. 2 prévoit que « les charges budgétaires résultant de l'application de l'article 1 ne pourront dépasser 110 millions en aucun cas ».

Et l'art. 3 ouvre dans le budget de la Marine Marchande un chapitre de 50 millions pour l'armement libre et un chapitre de 60 millions pour les compagnies subventionnées.

Ces chiffres constituent des maxima et il y aurait lieu à réduction des versements si les dépenses auxquelles ces allocations ont à faire face excédaient les crédits du chapitre correspondant, les deux chapitres devant être considérés, à cet égard, cela va de soit, individuellement ».

4) Enfin, le projet apporte quelques retouches à la répartition des allocations de la loi du 12 juillet 1934, en modifiant certains coefficients et en faisant une place aux navires effectuant un trafic entre la France et l'Algérie.

Cette loi prévoyait son terme fixé au 31 décembre 1936, l'article 79 de la loi de finance de 1937 maintint ses effets en vigueur jusqu'au 31 mars 1937. Elle ne fut pas non plus renouvelée.

Deux décrets furent pris le 18 septembre 1936 en application de cette loi.

Le premier a décidé anticipant en quelque sorte sur l'établissement des modalités d'application de la loi nouvelle qu'un acompte de 40 % à valoir sur les sommes à verser en exécution de la loi serait alloué aux compagnies de navigation appelées à en bénéficier en supplément des allocations de la loi du 12 juillet 1924.

Le deuxième décret a déterminé le taux des allocations

versées aux navires libres navigant entre la France et l'Algérie.

D) — *Mesures tendant à venir en aide à trafics spéciaux.*

Un certain nombre de trafics spéciaux ont reçu une aide de l'Etat ou d'Etablissement public émanation du pouvoir central. D'autres trafics ont été aidés à l'occasion de la création d'établissements publics.

Certains ont paru particulièrement intéressants par suite de l'intérêt de certains transports spéciaux pour la vie économique du pays; des mesures propres à assurer la défense du pays en cas d'hostilités en ont favorisé d'autres; enfin, certaines mesures ont fait l'objet de lois sans initiatives gouvernementales, mais sous forme d'amendements déposés sur l'initiative de certains parlementaires.

1° — *Charbonniers.*

En particulier pour les transports charbonniers dont nous avons souligné dans un chapitre précédent la situation difficile et l'intérêt tout spécial à leur conservation; c'est sous forme d'amendement que fut introduit dans la loi du 18 août 1936, tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de vente du charbon un article les concernant.

Cet amendement introduit et voté sur l'initiative de M. Geistdoerfer, président de la Commission de la Marine Marchande de la Chambre, à ceci de particulier qu'il fixe une proportion obligatoire à transporter sur navire français pour les charbons importés.

La loi traite par ailleurs de l'institution d'une commission destinée à étudier le marché charbonnier et

n'intéresse pas la marine marchande sauf son article 7 qui dit :

« Sous réserve de stipulations contraires dans des accords internationaux, les importations de charbons étrangers par mer, autres que celles qui sont destinées aux services publics et aux entreprises concessionnaires ou subventionnées visées au décret du 30 octobre 1935 sur la protection des transports maritimes français devront, dans une proportion de 40 % au moins être faites par des navires français.

Toutefois des dérogations pourront être accordées par le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande dans tous les cas où l'armement français ne serait pas en mesure d'offrir un trafic d'importation le tonnage approprié ».

2° — *Pétroliers.*

Le problème du transport des pétroles en France est de trop d'importance pour la défense nationale pour que les lois qui ont organisé en France l'industrie pétrolière ne se soient préoccupés d'encourager la construction ou l'achat de navires propres à assurer le transport de ce précieux combustible.

La France ne produit sur son territoire qu'une quantité de pétrole insignifiante quant à sa consommation. (Pechelbrom, Gabian). Elle doit assurer son approvisionnement outre-mer, Etats-Unis, U.R.S.S., Caucase, Roumanie, Irak, Perse, Venezuela. En cas de guerre sa consommation augmenterait dans d'immenses proportions. Avions, navires de guerre, divisions motorisées ou mécanisées usent des quantités d'essence gigantesques (à titre d'exemple, une division mécanique use 100.000 litres d'essence aux 100 km.).

La France s'est trouvée en 1914-1918, se trouverait encore dans de grandes difficultés pour assurer son ravitaillement en essence. L'Etat a dû encourager la construction et l'achat de pétroliers. Il est à remarquer que malgré cet effort, notre flotte pétrolière ne comprend au 31 décembre 1935 que 248.000 tonneaux alors que la flotte mondiale des navires citernes comprend en 1936: 1475 navires jaugeant ensemble 9.195.000 tonneaux.

Les pétroliers sous pavillon américain jaugeant 2.489.000 tonneaux, les pétroliers sous pavillon anglais, 2.314.000 tonneaux, ceux sous pavillon norvégien 1.657.000 tonneaux.

L'aide à apporter aux « tankers » par l'Etat français a été institué par la loi du 10 janvier 1925 relative au régime des pétroles et portant création de l'Office National des Combustibles Liquides, cette loi est le terme d'une longue évolution.

Elle est née des difficultés spéciales dans lesquelles la France s'est trouvée en 1918 pour assurer son ravitaillement en pétrole, notre importation était en 1914 monopolisée entre les mains de dix raffineurs. Ceux-ci ne pouvant assurer le ravitaillement, l'Etat devint en 1918 acquéreur et transporteur des pétroles: ce fut le régime du consortium qui fonctionna de 1918 à 1921: supprimé par décret du 7 mai 1920, ratifié par la loi du 9 juillet 1922, s'est trouvé prorogé en fait et même complété par la loi du 28 juillet 1923. La loi du 31 décembre 1931 a précisé que le régime provisoire passerait en vigueur jusqu'à la loi instituant un régime définitif d'importation du pétrole.

C'est ce régime que la loi du 10 janvier 1925 établit. Il crée un régime intérieur des pétroles en même temps que l'Office National des Combustibles Liquides.

C'est par cet office que l'on prévoit l'encouragement

de la construction et l'achat des « tankers ».

L'art. 7, § 1^{er}, alinéa 3 de la loi prévoit, après avoir dans son alinéa 1^{er} déclaré que l'office sera doté d'une somme de 10 Frs par tonne de pétrole brut, dérivés ou résidus importés en France, que « Pendant une durée de dix ans à dater de la promulgation de la loi, l'Office devra affecter la moitié de ses recettes à des subventions aux navires construits en France et battant pavillon français ou aux navires citernes de moins de 15 ans francisés au plus tard dans l'année qui suivra la promulgation de la présente loi. L'Office déterminera les coefficients afférents à ces deux catégories de navires de manière à tenir compte des charges particulières provenant de la construction française des subventions ne seront accordées pour chacune de ces deux catégories de navires qu'à raison des importations faites directement des pays d'origine dans les ports français. Cependant dans le cas où le tonnage total existant de navires citernes battant pavillon français susceptibles de bénéficier de subventions serait inférieur à 130.000 t. de port en lourd la somme totale affectée par l'Office aux subventions ci-dessus sera réduite dans le rapport du montant de ce tonnage existant à 150.000 t. ».

La francisation des navires fut encouragée par le vote de l'article 11 de la loi du 31 décembre 1925 réduisant les droits mutation sur la cession des navires.

Une loi du 10 juin 1926 a prorogé de dix ans le délai d'attribution des subventions accordées aux navires citernes; cette prorogation a semblé d'autant plus justifiée qu'elle n'engage en rien les finances publiques, les fonds visés étant à la disposition de l'Office National des Combustibles Liquides et provenant des taxes perçues à son profit sur les huiles minérales importées.

En vue de ne pas engager indéfiniment les ressources de l'Office et pour répondre aux vœux de stabilité légi-

timentement exprimés par les constructeurs il a été nécessaire de limiter la quotité annuelle des subventions non seulement à la moitié de la somme perçue par l'Office au titre de la taxe instituée sur les importations d'huiles minérales, mais à la moyenne des subventions qui auront été accordées au cours des 3 dernières années de la première période.

La loi du 14 avril 1932 complète celle du 10 janvier 1925 en modifiant ainsi l'alinéa 4 de l'art. 7 :

« Ces subventions seront accordées pour chacune de ces deux catégories de navires qu'à raison des importations faites directement des pays d'origine dans les ports français ou à destination des ports de Tunisie, d'Algérie, du Maroc et de l'Afrique Occidentale Française. »

X. — Les événements récents. — Leur influence sur l'évolution des transports maritimes.

A) — LOIS SOCIALES.

Notre marine marchande qui avait subi depuis la guerre de nombreuses vicissitudes a vu ses conditions d'exploitation se modifier de manière très importante depuis un an.

Un changement de gouvernement dû à des élections envoyant au parlement une majorité nouvelle et disparate où l'on voit uni communistes, socialistes et radicaux pour soutenir un gouvernement à direction socialiste; le souci de donner rapidement à des troupes impatientes le « butin » de la victoire électorale, fit proposer par le gouvernement et voter par une majorité parlementaire d'une docilité sans exemple, un programme social lui-même précédé de manifestations d'une importance sociale extrême.

Dès le résultat des élections connu on vit se produire dans la France entière et d'abord dans les établissements industriels de la banlieue parisienne des revendications accompagnées de grèves avec occupation des locaux de travail. D'abord limitée aux usines, ce « système » d'origine politique et syndicale très marquée s'étendit rapidement aux magasins, bureaux, etc...

Chose encore plus grave, à Marseille, puis dans certains autres ports, les navires sont occupés. Or, si les occupations d'usines sont prohibées par le Livre III du Code Civil, les occupations de navires tombent sous le coup du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.

La C.G.P. signe avec la C.G.T. le 7 juin 1936 les

accords connus sous le nom d'accords « Matignon » dont toute la nocivité ne se fera sentir pour la Marine Marchande que plus tard.

Le gouvernement talonné par ses troupes dont il n'est plus le maître fait voter par le parlement toute une série de mesures législatives. La loi du 20 juin 1937 instituant les congés annuels payés.

La loi du 21 juin 1937 sur la semaine de quarante heures.

La loi du 24 juin sur les Conventions Collectives de travail.

Les lois sur les conventions collectives de travail et sur les congés payés étaient seules applicables immédiatement à la marine marchande, la loi sur la semaine de quarante heures prévoyait qu'elle ne pourrait être appliquée aux différentes formes de la vie industrielle et commerciale que par des décrets pris en Conseil des Ministres soit d'Office, soit à la demande d'une ou plusieurs organisations patronales et ouvrières intéressées.

Ces lois ont procuré à la Marine Marchande un surcroît de charge très important.

1° Congés payés.

L'institution des congés payés fixés par la loi à quinze jours annuellement ne fut pas pour l'armement une charge trop lourde par comparaison avec celles que furent pour lui les autres lois sociales.

Toutefois faisons remarquer combien fut lourde la faute commise par les pouvoirs publics de grèver notre armement de dépenses sociales extrêmement élevées au moment où sa situation était fort peu brillante et surtout alors que les concurrents étrangers de notre marine ne supportaient aucune de ces charges sociales. Nous a-

vons fait ressortir combien l'industrie des transports maritimes était une industrie internationale vivant à l'écart de toute protection douanière.

L'intérêt du pays serait de placer notre armement dans des conditions égales à celles des armements étrangers pour lui permettre de lutter sur le marché mondial; or, toutes ces mesures sont prises « unilatéralement » sans tenir compte du fait qu'aucun marine étrangère n'appliquait au moment où ces mesures sociales furent prises en France, même la loi de huit heures que notre armement était contraint d'appliquer depuis 1919.

Ces mesures sociales n'auraient pu être prises sans trop de dommage pour notre armement que dans le cadre d'un accord international, accord que certains pays possédant les flottes mondiales les plus importantes tels que l'Angleterre s'était toujours refusé à envisager.

Les congés payés ne furent pas une très lourde charge pour l'armement français en ce sens qu'ils peuvent être assez facilement pris sur le temps que le bâtiment passe dans son port d'armement, et qu'un congé annuel de quinze jours peut être pris par roulement sans augmentation du personnel.

Toutefois faisons observer que, comparativement à ce qui existe à l'étranger, les charges de notre armement sont lourdes.

La réglementation Internationale née de la Conférence de Genève d'octobre 1936, soit postérieure à la loi prescrit pour

les *officiers* — 12 jours de congé.

l'*équipage* — 9 jours.

La réglementation française prévoit pour l'*équipage* — 15 jours;

Pour les *officiers*, la coutume est d'accorder — 45 jours.

2° Contrats collectifs.

La loi du 24 juin 1936 comportant l'obligation de conclure des contrats collectifs pour régler les rapports des employés et de leurs employeurs n'a pas été pour l'armement une nouveauté. En effet les contrats collectifs existaient en matière de Marine Marchande bien antérieurement à la loi qui en imposait l'obligation.

Les armateurs avaient conclu par l'intermédiaire du Comité Central des Armateurs de France qui les réunit depuis le 13 janvier 1903 et qui a une large part de son activité tournée vers les questions sociales. C'est lui, en effet, qui, depuis de longues années, négociait avec la Fédération des Gens de Mer pour l'ensemble des ports la question des salaires et autres conditions d'engagement.

La loi du 12 juillet 1934 portant création de mesures de protection en faveur de la marine marchande en subordonnait l'action à certaines conditions.

L'article 5 de cette loi déclarait :

« Le bénéfice des allocations prévues par la présente loi ne sera acquis que par les entreprises d'armement dont le personnel navigant bénéficie des salaires homologués par des Contrats Collectifs de travail résultant d'un accord entre les organisations professionnelles les plus représentatives d'armateurs et de marins ou à défaut d'accord par l'arbitrage dans les conditions prévues par la loi du 29 juillet 1909.

De même pour bénéficier des allocations des entreprises d'armement durent avoir sur leurs navires des états-majors bénéficiant des soldes résultant soit d'accords entre les organisations professionnelles les plus représentatives des états-majors ou les délégués des états-majors eux-mêmes, d'une part, et les entreprises d'armement, d'autre part, soit à défaut d'accord de l'arbitrage prévu à l'alinéa précédent ».

Il est intéressant de voir qu'une loi particulière subordonnait l'octroi d'allocations à la conclusion d'accords collectifs alors qu'il n'existait pas de textes généraux en prescrivant la conclusion.

Toutefois, depuis la loi du 24 juin 1936, de nombreux contrats collectifs ont été signés en applications des accords Matignon. Le comité des Armateurs de France a successivement conclu des conventions collectives avec les personnels subalternes: marins du port et de la machine, agents du service général; puis avec les Fédérations des Etats-Majors: capitaines au long cours, capitaines de la Marine marchande, Officiers Mécaniciens, Opérateurs de T.S.F.

Si la signature des contrats collectifs n'apportait pas un grand trouble dans l'industrie des transports maritimes, il n'en était pas de même des conséquences de l'« Accord Matignon » du 7 juin 1936.

L'article 4 de cet accord déclare:

« Les salaires réels pratiqués pour tous les ouvriers à la date du 25 mai 1936 seront, du jour à la reprise du travail, réajustés suivant une échelle décroissante commençant à 15 % pour les salaires les moins élevés pour arriver à 7 % pour les salaires les plus élevés ».

Cet accord est pour l'armement fort coûteux et on peut déclarer que les charges supplémentaires que comportent les lois sociales récentes ainsi que les conventions, arbitrages ou décisions ministérielles représentent environ 40 %.

A vrai dire une partie importante de ces charges est due aux conséquences d'un arbitrage ministériel du 23 juin, puis d'une décision ministérielle prise le 24 juin à l'égard du port de Marseille, mais dont le bénéfice a été réclamé et obtenu de proche en proche dans tous les ports français.

L'arbitrage du 23 juin a fixé à 80 % l'augmentation du taux des heures supplémentaires.

La décision du 24 juin a multiplié les cas donnant lieu à des rémunérations supplémentaires. Les effets combinés de ces deux décisions ont lourdement aggravé les charges de l'armement.

Pour certains trafics les charges sociales ont augmenté les dépenses de manière encore plus importante.

Sur les relations entre

Marseille et le Maroc, l'augmentation a été de

	50 % pour la machine,
	40 % pour le pont,
entre Marseille et l'Algérie:	71 % pour la machine,
	55 % pour le pont,
entre Marseille et la Corse:	68 % pour la machine,
	57 % pour le pont,

A cette charge énorme est venu s'ajouter un tort indirect bien plus considérable.

En effet, bien que fut prévu dans les contrats collectifs dès le mois de juin dernier une procédure de conciliation et d'arbitrage qui devait prévenir les conflits ou du moins les régler sans heurts, notre flotte a connu de nombreux arrêts, souvent sous l'influence de la Confédération Générale du Travail sortie de son rôle syndical pour se lancer dans une action politique néfaste.

Le nombre de grèves avec ou sans occupation des navires naissant inopinément quelques heures avant le départ, de bâtiments retardés, contraints de ne pas partir ou dans la nécessité d'être désarmés a été considérable.

La perte commerciale a été énorme par suite de manque à gagner ou de pertes, mais malheureusement, ces pertes si élevées soient-elles n'auraient été que peu de choses à côté du terrible préjudice porté au bon renom de

notre flotte marchande auprès de sa clientèle étrangère, surtout de sa clientèle passagers.

Ces grèves inqualifiables répandues, dénaturées, exagérées par nos concurrents portent un tort très grand à notre armement.

Les pertes en résultant sont immenses, jointes à une diminution de prestige très sensible à notre orgueil national.

3° Accords Matignon — Hausses de prix.

En dehors de l'effet direct produit sur les dépenses de l'armement par augmentation des frais de personnel, les diverses lois sociales ont augmenté considérablement toutes les dépenses de l'armement dans les ports aussi bien que les dépenses de matériel, de vivres, de l'innombrable matériel nécessaire à la vie du bord.

Le coût de la vie a considérablement augmenté en même temps que les dépenses de toute sorte.

Nous croyons intéressant de comparer les chiffres relatifs aux dépenses d'équipage (solde et nourriture) d'un pétrolier à moteur de 12.000 à 14.000 t., armé en France et d'un navire correspondant armé en Grande Bretagne. Notons que les effectifs sont exactement les mêmes sur les deux navires, soit 36 hommes, officiers compris.

Les dépenses de solde s'élèvent avant l'application de la loi de 40 heures à 1.081.000 Frs par an. Les dépenses de vivres ressortent en moyenne à 15 Frs par tête et par jour, soit pour 36 hommes: 197.000 frs par an.

Sur le même navire, battant pavillon britannique, les dépenses de solde s'élèvent à £ 5682 soit 625.000 Frs. Quant aux dépenses de vivres, elles varient entre 7/6 et 7/9 par tête et par jour, soit environ £ 1.062 ou 117.000 Frs.

Il apparaît donc que la charge totale pour frais d'équipage s'élève en France à 1.278.000 Frs contre 762.000.

Frs en Angleterre, de sorte que pour un effectif semblable, l'armateur français paye 73 % de plus que son concurrent britannique.

4^e Semaine de 40 heures.

La loi du 21 juin 1936 institue le principe de la semaine de 40 heures. Toutefois elle en subordonnait l'application pour chaque industrie à la parution d'un décret pris en Conseil des Ministres après avis du Conseil National Economique et consultation des organisations patronales et ouvrières intéressées.

Le 6 mars 1937 le Gouvernement constituait une commission constituée de représentants de l'Etat, du Comité des Armateurs et des organisations syndicales pour étudier l'application de la semaine de 40 heures dans l'industrie des transports maritimes.

Autant la semaine de 40 heures paraissait être légitime dans certaines industries où un rendement très grand est obtenu au prix de fatigues extrêmes pour le personnel : travail à la chaîne par exemple, ou dans d'autres où le travail est particulièrement dur et malsain comme l'industrie minière, certaines industries chimiques, autant son application était inutile, coûteuse pour l'armement, pour ne pas dire d'application démagogique dans l'industrie des transports maritimes.

En effet, cette industrie obéit à des lois propres et échappe à la plupart de celles qui sont applicables aux autres branches de l'activité économique. Elle est essentiellement une industrie internationale qui doit lutter commercialement avec les marines marchandises étrangères. Elle ne peut soutenir les effets de la concurrence qu'autant qu'elle n'a pas de charges supérieures à celles des autres pavillons. Elle ne peut ni être protégée par des barrières douanières puisqu'elle s'exerce en dehors du ter-

ritoire, ni incorporer ses charges dans le prix de transport, puisque celui-ci est fixé par le prix international.

Quant au cabotage il a à lutter non contre les armements étrangers mais contre un moyen de transport plus redoutable par sa nature même: la voie ferrée, dont le déficit est assumé par le budget.

De plus, la Marine Marchande Française est à la tête du progrès social dans le monde. Elle pratique depuis 1920 le régime de la journée de 8 heures qui représente 48 heures par semaine et est appliqué à toutes les catégories de personnel, au port comme à la mer, quel que soit le tonnage du navire.

Or, la plus grande puissance maritime du monde, la Grande Bretagne, pratique le régime de 64 heures et seulement depuis le mois d'octobre dernier. Au Japon, au Danemark, en Finlande, en Norvège, en Suède, en Hollande, le régime en vigueur est celui de 84 heures.

La Convention de Genève d'octobre 1936 a adopté le régime de 56 heures avec de nombreuses restrictions et pour les navires de plus de 2000 tonneaux, elle ne sera d'ailleurs mise en vigueur que lorsque au moins cinq nations représentant un minimum de un million de tonneaux l'auront ratifié.

Le Gouvernement Français a du reste défendu officiellement à Genève la journée de huit heures qui n'est encore pratiquée dans aucune marine et que l'armement français est seule à supporter.

Lorsque, en 1919, la semaine de 48 heures fut instaurée dans la marine marchande française, le Haut Commissaire aux Transports Maritimes avait promis à l'armement une compensation qui n'est jamais venue et avait fait espérer la conclusion d'un accord international en admettant le principe; cet accord il a fallu dix-sept ans pour le conclure.

Les charges qu'entraîne pour la marine marchande la réduction du temps de travail des marins sont lourdes. Les effectifs réglementaires imposés à bord des navires français sont pour la plupart du temps supérieurs à ceux de tous les armements concurrents. L'entretien des navires à la mer est devenu souvent presque impossible et doit être effectué au port: d'où immobilisation du navire.

On a comparé un navire à une usine à feu continu: aucun arrêt possible du travail à la mer.

Du temps de la journée de 12 heures, le navire naviguait à deux « bordées »; elles sont trois avec la journée de huit heures, il en faudra quatre avec la loi de quarante heures. Le supplément de dépenses de 20 % s'élèvera à 120 millions de francs pour la masse des salaires des états-majors et des équipages.

Un décret du 14 février 1937 a institué la semaine de quarante heures dans les ports; ceux-ci sont tombés depuis juin dernier dans un état véritablement anarchique. Les employeurs y semblent privés de la prérogative essentielle de leur fonction: la direction.

L'employeur qui possède un cadre de chefs lui permettant de constituer ses bordées de dockers suivant les exigences du travail ne peut plus user de cette faculté. Le syndicat des dockers lui interdit de posséder son personnel propre. Celui-ci est strictement imposé; il est souvent recruté parmi des incapables ou des éléments douteux.

Le contrôle du personnel est impossible. Des abus criants se sont instaurés: ces derniers mois en dépit des stipulations du contrat collectif, les équipes fonctionnent « à la volée » la moitié de l'effectif seulement travaillait; l'autre était absente du chantier. Un autre abus surnommé « La Pipe » permet à deux hommes de la bordée d'être constamment absent de leur poste.

Depuis l'introduction de l'anonymat, les accidents du travail ont augmenté de 300 %. L'accidenté réclame d'ailleurs la moitié du salaire perçu dans les 24 heures, c'est-à-dire de la moyenne perçue sur le navire, compte tenu des travaux en heures supplémentaires: le demi-salaire d'accident vaut à peu près la paye normale.

Pendant le travail un nombre imposant de bouteilles de vin est absorbé: de nombreux camarades font le va-et-vient avec la cantine.

On peut évaluer la diminution du rendement à 25 % ou 30 % depuis quelques mois.

Même à salaire théorique équivalent, on estime que le coût d'une opération de débarquement revient à environ deux fois moins cher à Anvers qu'à Dunkerque.

Les dockers ont la prétention d'imposer la règle de 6 H. 40 d'activité, non seulement aux hommes, mais au matériel et à l'ensemble du port.

Du 22 février au 12 mars 1937, les seules heures de travail tolérées par la tyrannie syndicale dans le port du Havre ont été de 8 H. à 11 H. et de 13 H. 30 à 16 H. 50.

Aucune prévision n'est possible pour la durée de débarquement d'un cargo, même débarquant des denrées périssables. Dans un port comme Rouen, tout travail de nuit a en fait cessé depuis le 5 avril. On a vu des navires attendre à quai trois semaines avant de pouvoir décharger leur cargaison.

Malgré toutes les raisons qui militaient pour un ajournement « sine Die » du décret imposant la semaine de quarante heures dans la Marine Marchande, le Ministre des Travaux Publics chargé de la Marine Marchande, faisait signer par le Président de la République le 8 juin 1937, un décret instituant la semaine de quarante heures dans la marine marchande.

Ce décret tenait compte sans doute du décret du 31 mars 1925 qui avait lui-même modifié celui du 5 septembre 1922 précédemment étudié.

Mais malgré tous les inconvénients énumérés au paragraphe précédent, la semaine de quarante heures est appliquée dans notre marine et d'autre part l'article 5 du décret constitue un fait véritablement scandaleux puisqu'il déclare :

« Les dispositions du présent décret entreront en vigueur le 1^{er} avril 1937 ». Comme le décret figure à l'Officiel du 9 juin 1937, c'est avec une rétroactivité de plus de deux mois qu'il est prévu. Autrement dit, les armateurs devront payer comme heures supplémentaires toutes les heures effectuées au-delà des quarante heures par semaine pendant les deux mois précédant le décret.

Cet article insidieux qui n'attire pas d'abord l'attention est l'aboutissement d'un lent travail entrepris par les organisations syndicales pour d'abord rapprocher la date de l'entrée en vigueur des modifications réglementaires de la date de promulgation, d'abord fixée à trois mois après la promulgation, elle est revenue à quinze jours, puis immédiatement.

Maintenant ce texte prévoit une rétroactivité de deux mois.

L'armement tend à se demander si l'Etat cédant aux sollicitations syndicales, ne désire pas sa ruine et le spectre de la collectivisation apparaît.

La liquidation de la flotte d'Etat constituée pendant la guerre a coûté 1.100.410.000 francs aux contribuables, (Rapport Chéron). Si l'Etat poussé par l'impatience des troupes collectivistes veut recommencer sur une plus vaste échelle cette expérience, la ruine d'une industrie qui ne tarderait pas, sous une direction étatiste, à être réduite à l'exploitation des lignes impériales serait accompagnée

d'une ponction fiscale dont les contribuables feront bien de mesurer l'importance.

B) — AIDE IMPORTANTE APPORTÉE PAR LA DEVALUATION DU FRANC.

Un événement capital pour notre marine marchande s'est produit pendant l'automne 1936. Le Gouvernement acculé par les événements faisait voter par le Parlement une nouvelle loi monétaire déclarant que le poids d'or représentant la valeur du franc ne pourrait varier qu'entre 43 et 49 milligrammes d'or fin au lieu de 65,5 milligrammes, chiffre prévu par la loi de stabilisation du 25 juin 1928; la loi fixant une nouvelle valeur au franc fut promulguée le 2 octobre 1936.

La Livre Sterling ne tardait pas à être cotée à environ 108 francs, elle est depuis montée à 111 frs. Cette dévaluation était pour l'armement d'un grand profit, car nous avons vu quand nous avons parlé de la dévaluation des monnaies anglo-saxonnes que le cours des frets mondiaux était établi n Livres Sterlings. Par conséquent, l'armement français, en supposant fixe le cours des frets, voyait ses recettes en francs s'élever de 30 %, situation très avantageuse surtout pour certains trafics, surtout si les dépenses en francs de l'armement ne s'élevaient pas.

On aurait pu espérer que, comme cela s'était passé en Angleterre, le prix de la vie monterait peu et que par conséquent le bénéfice provenant de la dévaluation serait égal pour l'armement à la fraction dont le franc était amputé ?

Or, cela n'a pas été tout à fait exact, les prix de revient français étaient plus élevés en France que les prix mondiaux dès avant juin 1936. Les lois sociales les firent augmenter de 20 à 35 % car toutes les entreprises four-

nissant la marine marchande durent élever leurs prix en proportion de l'élévation de leurs frais; d'autre part, l'armement voyait ses frais de personnel augmenter dans des proportions considérables.

Du reste, les diverses parties de l'armement français bénéficièrent de la dévaluation du franc de manières très inégales suivant les trafics qu'elles assument.

Les grands bénéficiaires de la dévaluation ont été les « tramps » et les lignes régulières de vapeurs de charges. Ceux-ci ont vu leurs recettes en francs augmenter rien que du fait de la dévaluation de 30 % car ils fonctionnent d'après le cours mondial des frets établis en Livres Sterlings.

Il n'en a pas été de même des services réguliers de paquebots dont les tarifs passager sont établis en francs, ils n'ont souvent pas pu élever ces trafics proportionnellement à la dévaluation.

De même, les lignes coloniales ont souvent été prisonnières, de contrats de longue durée établis avant la dévaluation du franc.

Les administrations publiques ont la plupart du temps admis « l'imprévision » et consenti à la révision des prix des marchés passés.

Il n'en a pas toujours été de même pour la clientèle particulière, et si des transporteurs ont offert eux-mêmes de payer plus cher, d'autres n'ont pas consenti à une augmentation des prix.

Mais le seul trafic qui a souffert de la dévaluation, c'est le cabotage national, en effet celui-ci a vu ses frais augmenter dans des proportions énormes par suite tant des charges sociales que de l'augmentation du prix de la vie, et il n'a pu augmenter ses frets, car il est concurrencé par le chemin de fer dont chacun sait que les tarifs ne correspondent pas aux frais puisque l'Etat paye la diffé-

rence. Le cabotage, vieille industrie faisant vivre une partie de nos populations côtières se meurt.

Le Comité Central des Armateurs de France a fait dernièrement une enquête parmi ses membres. Celle-ci a fait apparaître que pour les armements encaissant leurs frets à la parité des devises internationales et réserve faite des variations du volume des marchandises transportées, les effets de la dévaluation sur les recettes compensaient sensiblement ceux de cette même dévaluation et des charges sociales sur les dépenses.

L'enquête a fait apparaître que pour les lignes coloniales la balance de l'exploitation était moins favorable qu'avant le mois de juin 1936.

Car il ne faut pas oublier que la dévaluation a entraîné une augmentation des frais d'exploitation de toutes les catégories d'armement, par le fait notamment de la hausse du prix des combustibles, des réparations, des approvisionnements et en plus pour les trafics internationaux par la hausse des frais de port et des dépenses à l'étranger.

On peut considérer que, sauf pour le cabotage et certains trafics coloniaux, le gain résultant de la dévaluation a sensiblement compensé l'accroissement des charges résultant des dépenses sociales, mais non l'augmentation du prix de la vie.

Une nouvelle dévaluation a porté en juin 1937 la livre sterling à 147 Fr., l'armement français a bénéficié largement de cette situation à l'heure actuelle.

C) — **HAUSSE DES FRETS MONDIAUX.**

Nous assistons dans le domaine international pendant la fin de 1936 et jusqu'à la période actuelle à une hausse très importante des frets mondiaux.

Le volume des marchandises transportées a en effet augmenté sensiblement, alors que le tonnage n'a, lui, que

très faiblement progressé; de plus, certains événements exceptionnels ont provoqué une élévation importante du tonnage des marchandises transportées.

La récolte de blé a été déficitaire aussi bien en Europe qu'aux Etats-Unis et a nécessité l'achat de quantités considérables de grains en Argentine et en Australie. Ces achats ont nécessité de nombreux transports.

D'autre part, les stocks mondiaux formidables au début de la crise sont épuisés, la demande de matière première est considérable. Le réarmement britannique, joint aux achats de certaines nations provoque un véritable « boom » sur les matières premières (cuivre), les intermédiaires et industriels dans la crainte d'une nouvelle hausse constituent des stocks.

A ces raisons économiques il faut joindre pour une faible part l'application des accords collectifs anglais du mois d'août qui ramènent pour le personnel pont, la durée hebdomadaire du travail à la mer de 84 à 64 heures et qui par conséquent accroissent les charges des armateurs anglais en les obligeant à embarquer du personnel supplémentaire.

Le volume des marchandises transportées par mer en 1936 s'est élevé, d'après les statistiques de la Chamber of Shipping de l'indice 107 en 1935 à l'indice 112 en 1936 par rapport à l'indice 100 en 1913. Le volume de trafic des ports britanniques s'est élevé d'une année à l'autre de 116 millions à 121 millions de tonnes, en augmentation de 4 %. Le commerce maritime des Etats-Unis a atteint en 1936 en valeur 832.000.000 de dollars et présente une augmentation de 10 %. Le trafic français passant de 45.319.000 t. à 48.228.000 t. a augmenté de plus de 6 %.

Le trafic des grands ports de l'Europe du Nord présente une augmentation de 8 % pour Anvers, 17 % pour

Rotterdam, 10 % pour Hambourg.

Le trafic du Canal de Panama a augmenté de 13 % élevant à 28 millions de tonnes contre 24.700.000. Si le canal de Suez a vu baisser son trafic de 26.328.000 t. en 1935 à 25.556.000 t. en 1936, soit 3 %, l'analyse de ce trafic montre que la baisse est due à deux phénomènes particuliers, étrangers à l'activité du commerce mondial: d'une part le trafic de 1935 avait été artificiellement grossi par les transports liés à l'expédition italienne en Ethiopie, d'autre part à la faveur d'une économie d'assurance et des progrès des procédés de chauffe économique, certains navires provenant d'Australie et même d'Extrême-Orient ont pris la route du Cap.

A ce trafic accru a correspondu une augmentation du tonnage en exploitation, augmentation qui, au total demeure légère, compte tenu du tonnage démoli ou perdu.

Le tonnage total de la flotte mondiale était estimé à 65.063.000 tonneaux au mois de juin 1936 contre 64.800.000 l'année précédente à la même époque.

Le tonnage désarmé qui s'élevait à 4.785.000 t. le 31 décembre 1935, n'était plus à la fin de l'an dernier que de 3.704.000 t., il a diminué depuis jusqu'à devenir presque nul.

Quoiqu'il en soit l'année 1936 a marqué l'arrêt du mouvement de décroissance du tonnage mondial qui se poursuivait depuis 1932 et le tonnage mondial en construction au mois de décembre dernier — 2.251.000 t. — est le plus élevé qui ait été enregistré depuis 1930.

L'augmentation du trafic, la stabilisation du tonnage armé, la disparition de marge du tonnage désarmé ont provoqué la hausse des frets, Hausse rapide et considérable.

Les tableaux et courbes ci-joints en montrent toute l'importance.

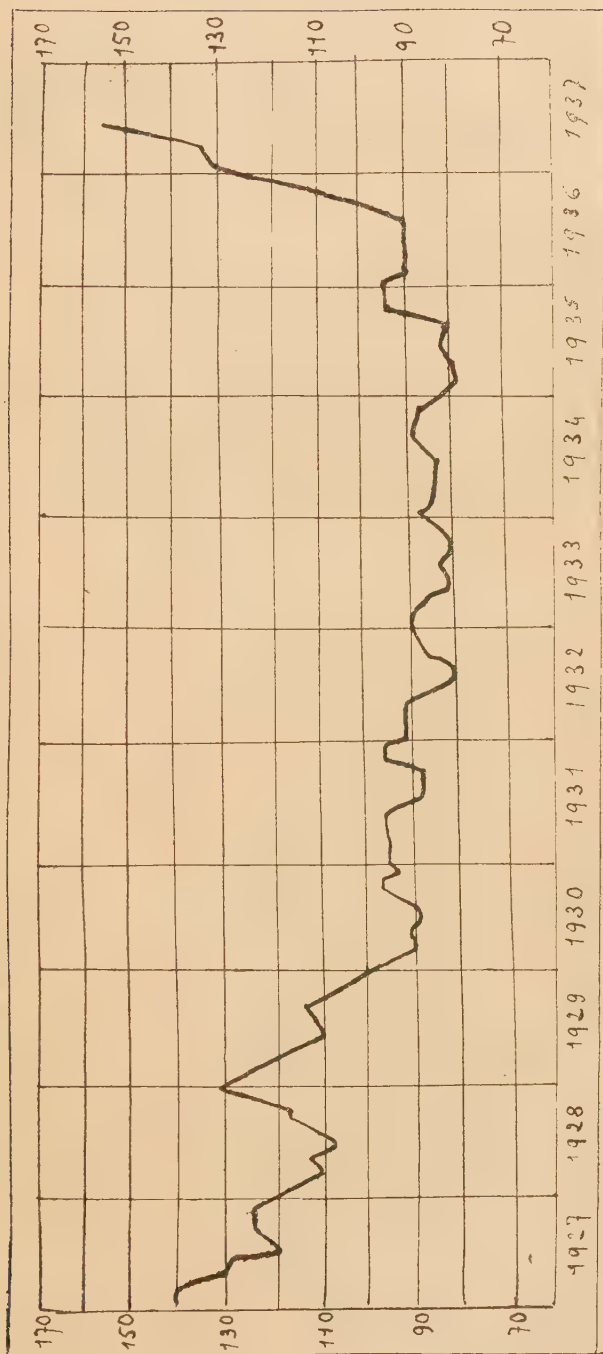
TAUX DES FRETS

1923 = 100

1933		64,5	
1934		65,9	
1935	1 ^{er} trimestre	63,89	
	2 ^e —	64,05	
	3 ^e —	64,08	
	4 ^e —	73,57	
1936	1 ^{er} —	70,19	
	2 ^e —	70,03	
	Juillet	72,06	
	Août	76,19	
	Septembre	79,14	
	Octobre	83,43	
	Novembre	86,69	
	Décembre	99,48	
	<i>Juin</i>	<i>Octobre</i>	<i>Décembre</i>
Europe	74	90	107,66
Nord Amérique	70,46	79,77	89,57
Sud Amérique	73,89	81,55	97,54
Indes et Afrique	74,96	96,42	116,25
Pacifique et Australasie	60,69	69,39	86,40

FRETS	1898 - 1913 = 100			(Economist)	
	1913	Mai 1936	Mars 1937	Avril 1937	Mai 1937
Eaux Européennes	110	88	150,4	157,9	174,8
Amérique du Nord	113,1	89	117,1	121	123,1
Amérique du Sud	123,4	85,2	119,3	145,6	149,9
Indes	106,3	92,5	151,4	147,7	152,7
Extrême-Orient					
et Pacifique	117,4	85,6	143,3	162,0	159,1
Australie	127,9	92,6	145,1	167,7	169,7
TOTAL	116,3	88,8	137,8	150,3	154,9
1913 = 100	110	76,3	118,4	129,1	133,1

1898 - 1913 = 100



COURS AU 10 JUIN	(Statist)	
	1937	1936
Cuba à Londres	26/0	13/9
Cardiff à Port-Saïd	14/	6/3
Cardiff à La Plata	14/6	8/3

Toutefois il faut souligner que cet indice donne souvent lieu à des erreurs d'interprétation. Il ne mesure que le fret moyen des cargaisons lourdes transportées par les tramps, les frets de marchandises diverses transportés par des navires réguliers n'entrant pas en ligne de compte pour l'établissement de cet indice. Il n'en donne donc pas la mesure. Il en marque seulement la tendance. Il est essentiel de faire cette distinction lorsqu'il s'agit d'apprécier l'évolution des recettes d'une marine marchande.

Toutefois, si cette hausse des frets est très favorable à notre marine marchande, notre situation maritime demeure par bien des points inquiétante.

Notre flotte qui était de 3.052.000 t. au 1^{er} janvier 1936 ne s'élevait plus à la fin de l'année 1936 qu'à 2.951.000 t. en diminution de 100.000 t. Notre tonnage désarmé réduit au mois de janvier 1937 à 250.000 t. représente un pourcentage supérieur au pourcentage du tonnage désarmé de l'ensemble des pays maritimes.

Le tonnage en construction en France s'élevait au 1^{er} janvier 1937 à 66.000 t. à peine 2 % de notre flotte, à peine 3 % du tonnage en construction dans le monde.

Beaucoup trop de nos paquebots sont âgés, la plupart de nos cargos sont trop lents et trop vieux, nous n'avons que fort peu de pétroliers, de navires à moteur. Notre flotte devrait être renouvelée en construisant chaque année une part égale à 5 à 10 % de son tonnage, notre armement ne peut commander de navires. Bien rares sont les

entreprises qui ont pu effectuer leurs amortissements normaux depuis cinq ans. L'Etat a du commander en décembre 1936 trois cargos rapides de 9000 t.: « Calédonien », « Indochinois », « Malgache » et deux navires bananiers « Victor Schoelcher » et « Charles Plumier », ces navires seront affrétés à des armements dès leur achèvement. Il semble que cela soit la nouvelle politique de l'Etat, puisque le Ministre a annoncé un grand programme de rénovation de notre tonnage.

Que l'on maintienne l'aide de l'Etat, que l'armement puisse faire ses amortissements normaux; il ne faut plus que notre marine marchande vive à la petite semaine.

XI. — Les ententes internationales.

A) — EN MATIÈRE COMMERCIALE.

Les ententes en matière de transports maritimes entre les divers armements ne peuvent être que très rarement réduites à des groupements ne comprenant que des armateurs d'une même nationalité. Il faut pour cela des cas exceptionnels, des conditions de transport telles qu'un véritable monopole existe en faveur du pavillon national. A cette condition on peut concevoir des formes d'ententes intéressantes.

Les ententes internationales doivent être la seule forme normale d'entente, car l'industrie des transports maritimes, industrie mondiale ne peut concevoir d'entente que si tous les armements concourant à un même trafic y adhèrent ou bien si les armements dissidents ne représentent qu'un tonnage insignifiant. Cette nécessité d'union dans l'obéissance aux mêmes règlements librement délibérés et consentis par tous rendent la conclusion de telles ententes extrêmement difficiles.

Il semble qu'il faille modérer les ambitions en pareille matière, et que, malgré les espoirs qui ont surgi au cours de ces dernières années, on ne puisse concevoir pratiquement que des ententes limitées à certains trafics spéciaux ou ayant leur champ d'activité limité localement et borné au trafic desservant certaines régions du globe.

Il semble que le salut pourrait venir de pareilles ententes et certains accords ont en effet produit des résultats extrêmement satisfaisants pour tous leurs contractants. Il semble que des accords limités doivent être patiemment négociés et conclus, certains individualismes acharnés sem-

blent avoir compris leur véritable intérêt au cours de ces dernières années et l'on peut penser que l'effort patient accompli dans ce sens depuis la guerre ne l'a pas été en vain.

1° Le problème de la rationalisation du tonnage mondial.

Le problème de la rationalisation internationale du tonnage et les efforts accomplis dans ce sens depuis la guerre semblent être une des parties les plus intéressantes du vaste mouvement de coordination tenté depuis la fin des hostilités, soit par des efforts individuels, soit par des initiatives de groupements occupant déjà une place importante dans la vie maritime internationale.

En effet, si l'on tient compte des perfectionnements techniques et des augmentations de capacité de charges réalisées depuis 1914, on doit évaluer à plus de 70 % l'accroissement réel des capacités de transport de la flotte mondiale. En regard, le tonnage des marchandises transportées avait en 1934 fléchi de plus de 20 %. La nécessité d'une adaptation de l'offre à la demande était donc flagrant et elle a pénétré les milieux maritimes dès 1923, année où les frets ont commencé leur baisse ininterrompue, et même auparavant en période de frets très élevés.

De nombreux moyens ont été prônés, de nombreux plans ont été établis pour limiter la construction, détruire les vieux navires, obtenir des désarmements volontaires et réglementés. Il semble bien qu'aucun n'ait abouti; il est intéressant de suivre le mouvement qui s'est développé à ce sujet depuis la guerre.

Les premiers efforts à ce sujet dans l'après-guerre ont été réalisés par la Baltic Conference qui, dès mai 1931,

tenait à Londres une réunion consacrée à l'étude de la dépression des frets et des remèdes possibles. Cependant, c'est en Angleterre, croyons-nous, que se fit jour le premier effort pour aboutir rapidement à un résultat pratique. En février 1924 se créait la « British Coasting and Near Trades Federation » dont une commission élaborait un plan subordonnant les désarmements des navires répartis par catégorie à une décision du Comité Directeur de la Fédération. Ce beau plan ne fut jamais appliqué.

Le 18 juin de la même année, la Baltic and White Sea Conference adoptait une résolution requérant son Comité Exécutif « En raison de la dépression sans précédent dont souffre l'armement » d'étudier le moyen d'ajuster l'offre du tonnage aux besoins mondiaux.

En juillet 1926, une invitation formelle était lancée aux armateurs de tous les pays par le Commandatore Ettore Pollich, directeur général de la Navigazione Libera Triestina et du Stabilimento Tecnico Triestino et celui-ci publiait son plan.

Ce plan prévoyait une entente basée sur un versement par tonne de jauge destiné à indemniser les armateurs ne trouvant pas immédiatement de frets rémunérateurs et évitant ainsi que ceux-ci n'acceptent un fret inférieur faisant baisser les cours.

En septembre, la Baltic and White Sea qui n'avait pas renoncé à son idée exposait un plan dû à Mr. Andresen, manager de l'Association des Armateurs Danois.

Ce plan est basé sur des désarmements volontaires compensés par des indemnités versées par le Pool. Une des caractéristiques du plan Andresen est qu'il compte beaucoup sur la persuasion et n'envisage pour ainsi dire pas la coercition.

Des armateurs allemands soumettaient à la même époque un plan basé sur la démolition du vieux tonnage.

Ce plan eut le même sort que ses prédécesseurs.

En 1927, un armateur suédois, Mr. Lofgren, proposait un plan basé sur l'adoption d'une méthode permettant de limiter le marché de vente du tonnage âgé tout en favorisant les démolitions, pour cela il préconisait la prohibition d'importation des navires de plus de vingt ans.

En octobre 1931, Mr. René Moreux, dans le journal de la Marine Marchande lançait une formule qui devait faire fortune et proposait l'institution d'un « Washinton » des flottes de commerce avec limitation obligatoire de la vie du navire.

La Baltic and White Sea proposait à la même époque de remédier au marasme des frets par la réduction de la capacité de transport des navires.

L'idée de réglementation internationale faisait son chemin puisque nous voyons le Fairplay de janvier et de mars 1932 exposer le « Plan Venture ».

Le Docteur Schumacher exposait en avril de la même année un autre plan ayant le même objet.

En décembre 1932, une réunion d'armateurs représentant dix nations assemblée à Paris, demande une organisation internationale pour assurer destructions et désarmements.

En juin 1933, les projets quittent le domaine de l'initiative privée pour être discutés publiquement. La Conférence Economique Mondiale se réunit à Londres, et l'opposition qui avait été la cause de l'échec de toutes les initiatives précédentes éclate, l'armement britannique se refuse à toute réglementation comme il s'y était toujours refusé. Appuyé sur ses traditions séculaires, sûr de sa force, fier de son indépendance, il demeure partisan d'une politique de « fair play » par laquelle il espère accroître sa traditionnelle prépondérance.

Un plan élaboré par la Chamber of Shipping fut re-

poussé par les associations d'armateurs.

Dans l'adhésion britannique, aucune réglementation internationale n'était possible.

Mais la situation maritime empirait à tel point que les armateurs anglais devaient renoncer à leur farouche indépendance pour demander l'aide de leur gouvernement, les gouvernements étrangers étant venus au secours de leur propre marine. Le 13 décembre 1933, la Chambre des Communes étudia la possibilité d'accorder des subventions à la Marine Marchande Britannique. Cette éventualité provoqua le 23 mars 1934 la réunion à Hambourg de la « Baltic International Conference ». Cette conférence aboutissait à la demande faite au gouvernement britannique de réunir à Londres une conférence internationale destinée à étudier un plan d'ensemble. Cette conférence à laquelle le gouvernement britannique ne semblait pas au début décidée fut remise à plusieurs reprises.

La Grande Bretagne se déclara partisan d'un plan international de rationalisation auquel elle avait été si longtemps opposée et la Conférence Internationale s'ouvrit à Londres le 14 janvier 1935.

Un plan fut élaboré à cette conférence et soumis aux associations d'armateurs des différents pays.

Le plan tel qu'il est projeté, déclare Lord Essendon, comporte le désarmement ou la démolition du tonnage qui, de façon temporaire ou permanente, excède les besoins et ce plan doit, autant que possible, être atteint par les efforts spontanés des armateurs. Ainsi le but de ce plan est en même temps de réaliser une rationalisation effective et de laisser la liberté la plus large possible aux Conférences de lignes régulières et aux propriétaires individuels de tramps. Le plan se borne à proposer la création d'une « corporation » qui, en pratique, serait la Conférence Internationale des Armateurs adaptée aux

conditions requises par la loi et dont les fonctions consisteraient simplement à déterminer, sur la base de l'expérience pratique des affaires quel est dans son ensemble et à tous moments la situation du marché mondial des frets au point de vue de l'offre et de la demande. Les membres du comité détermineraient quelle compensation suffirait à inciter les armateurs à retirer du marché assez de tonnage pour ajuster l'offre à la demande.

On pensait alors que la conférence plénière pourrait se tenir à Londres en juin 1935, puis il avait été question du mois d'octobre; en définitive un communiqué de la Chamber of Shipping anglaise, en date du 6 octobre, a fait savoir que la conférence était ajournée « sine die ». Voici le texte de ce communiqué:

« On a fait savoir que le secrétariat de l'International Shipping Conference a avisé les associations maritimes constituantes que, tandis que quelques pays ont donné leur accord à la proposition de tenir une nouvelle réunion de la conférence préliminaire de rationalisation durant le présent mois, aucune réponse n'est parvenue des autres pays, et que, eu égard à la situation politique, il est considéré comme impraticable de provoquer une nouvelle réunion à présent ».

La politique enterrait donc tout espoir de voir intervenir une réglementation internationale de la rationalisation maritime, car la crise italo-éthiopienne éclate à cette époque. Mais même, si ce facteur accidentel ne s'était pas produit, les chances de succès de la conférence fussent apparues comme des plus problématiques, en effet, si l'accord ne règne pas au sein de l'armement international, il ne règne pas davantage au sein de l'armement britannique et les armateurs de « liners » en particulier sont opposés à l'exécution d'un plan de rationalisation, dont ils estiment que les armateurs de tramps seraient les seuls

bénéficiaires.

La si importante question de la rationalisation était donc abandonnée, semble-t-il définitivement.

2° La rationalisation du tonnage pétrolier — Le plan Schierwater.

La constitution d'un plan international de rationalisation de la flotte mondiale s'est heurtée sur le plan général à des obstacles qui se sont révélés pour l'instant insurmontables. Néanmoins, pour certains trafics spéciaux des résultats extrêmement intéressants ont été obtenus et il semble que c'est dans ce sens que les efforts doivent être orientés. Il est beaucoup plus facile de conclure des ententes limitées pour un but immédiat et bien déterminé que des accords internationaux et généraux.

Les résultats obtenus dans les tentatives effectuées pour assainir le marché mondial des navires-citernes ont été probants à cet égard et leur réussite constitue un bel encouragement.

Quelles étaient les conditions d'exploitation de la flotte pétrolière mondiale au moment où l'accord est intervenu?

La surproduction du tonnage qui entraîna l'effondrement des frets dans toutes les catégories de transports maritimes fut particulièrement marquée dans celle des navires pétroliers.

Aucun autre compartiment de la flotte mondiale n'a pris un tel développement depuis la guerre. Tandis que la flotte mondiale passait de 45 millions de tonneaux en 1914 à 68 en 1934, celle des navires-citernes s'élevait dans le même temps de 1.720.000 t. à 8.756.000 tonneaux.

Or, si prononcé qu'ait été le développement des transports des produits pétroliers depuis la guerre, il paraît

certain qu'il n'a pas suivi une ascension parallèle à celle de la flotte des navires citernes. Comme les frets ont atteint leur maximum en 1927, on est porté à penser que jusqu'à cette époque, la capacité de transport de la flotte pétrolière a progressé parallèlement au volume à transporter, tout en lui restant légèrement inférieure.

De fin 1929 à 1933, la tendance se renversa complètement, le trafic pétrolier diminua cependant que la flotte pétrolière augmentait en tonnage de 26 %.

Aussi les frets pétroliers subirent-ils un véritable effondrement et ceci malgré de nouveaux désarmements. A la fin de 1930, le fret Golfe du Mexique-Continent cotait encore un peu plus de 32/. Un an plus tard il était tombé à 9/.

Cette tendance à la baisse se poursuivit jusqu'en 1934 où intervint un plan de rationalisation.

Des négociations se poursuivirent à Londres durant l'année 1933 en vue de la constitution d'un organisme international destiné à rechercher l'assainissement du marché des navires citernes.

Ces négociations aboutirent à la constitution d'un organisme intitulé « International Tankers Owner's Association ».

Son administration fut confiée à un Conseil comprenant des représentants des armements pétroliers affiliés à l'Association.

Le Conseil adopta un plan appelé « Plan Schiewater ». Par ce plan il est créé une association dont les membres doivent verser à un « pool » commun un certain pourcentage de tous les frets qu'ils encaissent sur les affrètements de navires citernes effectués après la constitution de l'Association. Les ressources ainsi réunies servent à indemniser les armateurs membres de l'Association qui ont désarmé des navires citernes.

Cette association se distingue des cartels ordinaires en ce qu'elle n'agit pas directement sur les prix. Il n'est fixé ni tarif minimum, ni tarif maximum, il n'est portée aucune atteinte à la liberté de mouvement des navires qui demeure entière.

Le pool est limité aux navires citernes de 2000 t. et plus. À l'origine, les taux fixés furent de 10 % sur les frets provenant d'affrètements courants et de 12,5 % sur les affrètements en time-charter. Ces taux furent modifiés à diverses reprises.

Ce plan fut mis en application le 3 mai 1934 à minuit.

Les résultats de ce plan furent excellents, les frets pétroliers montèrent immédiatement.

Prenons toujours l'exemple du fret « Golfe du Mexique-Continent ». Au 30 septembre 1934, l'indice s'était relevé à 12/ , il cotait 14/ au début de mars 1936. Les résultats financiers du pool ont été des plus favorables. Le taux des contributions payées par les membres a pu être abaissé à 7,5 % pour les affrètements ordinaires et 9 % pour les time-charter.

Le nombre de navires désarmés a été le plus faible connu depuis six ans; le tonnage de navires citernes désarmés a pu être réduit de 602.225 t. en août 1936 à 207.574 t. le 31 décembre de la même année.

Un progrès remarquable a donc été réalisé durant les trois dernières années.

Le pool pétrolier a obtenu des résultats excellents, profitables à tous et sa réussite est le plus bel exemple de la nécessité vitale de l'union pour certains trafics.

3° La coopération internationale sur le marché des céréales.

De nombreux essais d'entente concernant le trafic pro-

pre à certaines matières premières ont été tentés depuis la guerre. Presque tous avaient échoué devant l'opposition de l'armement britannique qui, comme nous l'avons vu était partisan de la lutte contre la concurrence par une politique commerciale active, conduite dans une atmosphère de fair-play.

Le grand événement qui s'est produit depuis quelques années en l'espèce a été le revirement britannique, dont l'armement sous la poussée des circonstances a non seulement renoncé à toute opposition, mais s'est placé résolument à la tête des partisans des ententes.

Ce revirement a été provoqué par la crise économique, qui, devenant de plus en plus aiguë, a contraint l'armement de « tramping » britannique à solliciter l'aide de l'Etat pour ne pas sombrer.

Cette aide fut accordée à la fin de 1934, mais la loi qui l'accordait, prévoyait la création du « Tramp Shipping Administrative Committee » auquel le président du Board of trade préconisait une politique d'entente internationale.

Ce mouvement de coopération internationale a été rendu possible par le fait que le dépôt du Tramp Shipping Bill avait été subordonné à l'élaboration par les armateurs d'un ensemble de propositions visant à éliminer la concurrence interne.

La coopération internationale se manifesta d'abord sur le *Marché des Céréales*. L'un des produits qui fournit à l'armement international les frets les plus nombreux.

C'est au début de 1935 que se sont placées les tentatives faites pour assurer des frets minimum aux navires transporteurs sur des itinéraires bien déterminés.

Depuis le 14 février 1935, la *Conférence de la Plata* veille à l'application du plan de stabilisation des frets conclu pour cet important marché qui commande dans

une large mesure la tenue des autres marchés des frets de Tramping.

En effet, au début de 1935, les frets de La Plata vers l'Europe tombèrent de 16/6 pendant l'année 1934 à 12/ par tonne.

Sur un marché international, seule une action internationale pouvait être tentée. La commission a profité des avances de l'armement grec qui, sur le marché de La Plata, occupe la seconde place après l'armement britannique pour négocier un projet fixant les tarifs d'affrètement au taux minimum de 16/6. Sollicités par l'intermédiaire de l'International Shipping Conference de donner leur adhésion à ce projet, les armateurs des autres pays la lui ont accordée avec empressement; en fait, ce projet a, d'après le rapport, reçu des assurances d'appui des armateurs du monde entier; la Grèce, la Yougoslavie, la Hollande et la Norvège qui sont les pays les plus directement intéressés par cette combinaison sont activement représentés dans la sous-commission chargée de veiller à l'application de plan. Depuis le 14 février 1935 un très grand nombre de contrats d'affrètements ont été conclus et respectés.

Bien qu'il n'entra pas dans les intentions primitives de la commission de prendre des mesures contre l'accumulation du tonnage « unfixed », il devint bientôt manifeste qu'une réglementation s'imposait pour mettre le marché à l'abri des manœuvres des navires sur lest non fixés en quête d'une cargaison de retour.

Elle établit le 22 mars 1937 un règlement aux termes duquel les navires sur lest, non fixés, en partance pour leur voyage de retour ne devraient pas dépasser la hauteur de Las Palmas.

Cet ensemble de mesures a donné des résultats satisfaisants et un plan analogue a pu être appliqué aux char-

gements de céréales canadiennes qui a pris le nom de « *Conférence du St-Laurent* ».

Ce plan, appliqué à partir du 1^{er} mars 1935, bénéficia de l'appui de « l'International Shipping Conference » et de la Conférence des navires de ligne intéressés à ce trafic. Il recueillit l'adhésion des armateurs étrangers sur les lignes régulières aussi bien que pour le Tramping.

Un autre plan de tarif minima a pu être mis en vigueur le 28 mars 1935 en *Australie*. Il s'applique aussi bien aux liners qu'aux tramps et intéresse les chargements de céréales sur l'Europe aussi bien que ceux à destination de l'Extrême-Orient.

Un pool de cargos sur l'Atlantique Nord fut conclu en avril 1936 pour répartir le trafic entre les ports de l'Europe du Nord.

52 % pour les ports allemands;

48 % pour les ports belges et hollandais.

Ce pool n'intéresse pas l'armement français.

4^o La coopération internationale sur le marché des bois.

L'adhésion de l'armement britannique au principe de la coopération internationale pour la fixation de tarifs minimum a permis à la *Baltic and White Sea Conference* d'élaborer un plan applicable aux transports dans l'Europe du Nord des bois de construction dont le trafic si important faisait l'objet d'une guerre de tarifs écharnée.

Cet organisme fondé avant-guerre, en 1905, a toujours montré une grande activité et s'est montré d'une grande utilité pour la réglementation du trafic international.

Il élabora en octobre 1935 un plan comprenant l'élaboration de frets minima et le communiqua aux diverses associations d'armateurs affiliées.

Ces organisations envoyèrent leur adhésion et les dif-

ficultés ne provinrent d'abord que des Russes. Puis les Lettons se refusèrent à l'appliquer.

Néanmoins le plan reçut l'adhésion des Belges, Esthoniens, Danois, Français, Finlandais, Allemands, Grecs, Italiens, Yougoslaves, Hollandais, Norvégiens, Polonais, Espagnols, Suédois et Anglais et put être appliqué en janvier 1936.

Ce plan obtint de bons résultats malgré les difficultés rencontrées au début pour obtenir de tous les adhérents qu'ils appliquent les tarifs homologués.

Un plan d'origine britannique put être établi pour le trafic charbonnier sur certains itinéraires.

L'importance de cette coopération internationale est très grande, elle permet d'espérer un règlement général et définitif des frets sur la plupart des grands trafics, et cela au bénéfice de tous.

5^e La Conférence de l'Atlantique.

Il existait déjà avant-guerre des accords destinés à coordonner le trafic passager pour les lignes partant d'Europe Occidentale à destination des Etats-Unis et du Canada.

Les déboires rencontrés par Morgan dans la constitution de son fameux trust de l'Océan sont encore présents dans toutes les mémoires. Néanmoins, les accords avaient permis de parer dans une certaine mesure à la guerre de tarifs si ruineuse pour tous les armements.

La période d'après-guerre vit renaître cette guerre de tarifs et pour ne pas succomber dans cette lutte stérile, dès 1919 des négociations furent engagées entre les Compagnies transatlantiques britanniques et françaises, un accord définitif intervint à Bruxelles en 1921. A la même époque, l'accord allemand du Nord Atlantischer Dampfer Linen Verband fut reconstitué.

Ces deux groupements ne tardèrent pas à fusionner et la Conférence Nord-Atlantique fut reconstituée.

Elle existe encore actuellement et réunit périodiquement les représentants des Compagnies suivantes :

Anchor-Line	Hamburg-Amerika
Canadian-Pacific	Holland Amerika
Bernstein-Line	Norddeutscher Lloyd
C ^{ie} Gén. Transatlantique	Norwegian Amerika
Cosulich Line	Red Star Line
Cunard White Star	Scandinavian American Line
Donaldson Line	Swedist American Line
Gdynia-Amerika	United States Lines

Quelles sont les attributions de ce groupement qui réunit, comme on le voit, la grande majorité des compagnies assurant sur cet itinéraire un trafic passager ?

Elle fixe les trafics minima pour toutes les classes de passagers, pour les navires qui sont divisés par ses soins en catégories suivant leurs dimensions, leurs vitesses et leurs installations, elle a également des attributions de police générale.

Un groupement réunissant des intérêts si divers et parfois antagonistes a subi depuis sa reconstitution des crises dont on s'est demandé à plusieurs reprises si elles n'allaient pas aboutir à sa dissolution.

De nombreux faits ont provoqué des différends en dehors des difficultés courantes dues au classement des navires dans les diverses catégories.

Des divergences de vues ont séparé les armements américains et européens. Les Etats-Unis fournissant 80 % des passagers et n'en transportant qu'une faible part.

Les tarifs ont, dès le début de la crise mondiale, provoqué une divergence de vue qui a causé le départ temporaire de l'armement américain. Celui-ci, soutenu pé-

cuniairement par son gouvernement demandait d'accord avec le groupe anglais Cunard-White Star, une diminution des tarifs variant de 14 à 20 %, soutenant que cette baisse provoquerait un grand accroissement du nombre des passagers transportés et compenserait ainsi largement la diminution des recettes. Ce point de vue combattu par les armements français et britanniques fut néanmoins adopté en mars 1932 et provoqua des résultats déplorables. En novembre de la même année, la conférence dut revenir sur les décisions prises et rétablir des tarifs voisins des taux primitifs.

Peu après les dépréciations des monnaies britanniques et américaines, ainsi que le dumping allemand (divers sortes de marks) provoquèrent les réclamations des pays restés fidèles au bloc-or. Les armements anglo-saxons s'opposèrent à tous relèvements des tarifs.

En décembre 1933, la conférence réussissait à obtenir un accord complet sur la classification des navires et sur les ajustements des prix des passagers, après des difficultés très grandes, les tarifs étaient majorés de 10 %.

Depuis cette époque la Conférence Nord-Atlantique continue avec des vicissitudes diverses ses réunions périodiques. Il semble que son activité se soit ralentie, néanmoins elle a rendu de grands services en évitant que les armements ne reprennent la si ruineuse guerre des tarifs.

6° Convention Cunard-Transat.

Au moment de l'entrée en service du paquebot anglais « Queen Mary », un accord intéressant a pu être conclu entre la C.G.T. et le groupe Cunard-White Star, accord qui a permis de faire alterner les départs de « Normandie » et de « Queen Mary » de manière à ce que chaque semaine un de ces gigantesques navires effectue le voyage dans chaque sens.

Cet accord avantageux pour les deux parties n'a cessé d'être appliqué.

La collaboration internationale peut obtenir, on le voit, des résultats très intéressants en matière maritime, il semble que cela soit une des voies vers l'amélioration de la situation mondiale, et qu'au jour où les individualistes exacerbés auront compris le véritable intérêt de tous, un grand pas sera fait vers une amélioration et une régularisation des conditions d'exploitation du tonnage mondial.

Accords nationaux là où un monopole de droit; ou de fait existe au profit d'un pays; accords internationaux pour les principales marchandises faisant l'objet d'un trafic mondial, pour l'exploitation des voies commerciales les plus fréquentées du globe sont les prémices nécessaires d'une entente maritime internationale plus vaste dont il faut souhaiter la réalisation dans l'avenir.

Il sera utile à l'armement français comme à ses concurrents étrangers.

B) — EN MATIERE SOCIALE — CONVENTION DE GENEVE D'OCTOBRE 1936.

Au mois d'octobre 1936, les efforts tentés depuis la guerre pour aboutir à une réglementation internationale du travail maritime ont été couronnés de succès et une convention a pu être élaborée.

Cette convention constitue l'aboutissement d'efforts qui remontent à 1920; le projet de convention élaboré à cette époque à Washington limitait à huit heures par jour ou quarante huit heures par semaine, le travail à bord, mais après des débats assez difficiles, le projet de convention avait été repoussé.

La conférence maritime du Bureau International du

Travail a fini par aboutir non sans mal en octobre 1936 à une convention; la Grande Bretagne avait manifesté pendant des années une opposition irréductible. Cette fois-ci, l'armement seul a persévéré dans son intransigeance. Mais le gouvernement a fléchi, inclinant du côté des travailleurs.

Les représentants du Gouvernement Anglais se sont montrés intraitables sur un point, à savoir qu'en matière d'heures de travail ils entendaient ne rien accepter qui aille au-delà de leur propre réglementation. Dans la crainte de voir encore une fois tout remis en question, le Bureau International du Travail s'est incliné.

La législation internationale nouvellement adoptée comporte cinq conventions.

La première traite des responsabilités des armateurs vis-à-vis des marins malades ou blessés.

La seconde est relative à l'assurance maladie des gens de mer. Rien à dire de ces deux conventions qui s'accordent avec notre propre législation tant en matière de prévoyance que d'assurances sociales.

La troisième établit pour les capitaines ainsi que pour les officiers chefs de quart, de posséder un certificat d'aptitude professionnelle (affaire du « Lotus »).

La quatrième concerne les congés payés. Ils sont de 12 jours pour les officiers et de 9 jours pour l'équipage. Une comparaison avec ce qui se passe en France montre que nous sommes encore loin de compte. Nos officiers jouissent en moyenne de 45 jours et nos équipages de 15.

La cinquième fixe la semaine de 56 heures, à bord des navires de plus de 2000 tonnes de jauge pour les officiers comme pour les marins.

En réalité la convention adroitement maniée permet d'aller jusqu'à 60 et même 64 heures de travail.

Normalement, toute heure de travail supplémentaire

doit être compensée, soit par un congé équivalent, soit par une rémunération supplémentaire.

La limitation des heures de travail a conduit à une réglementation des effectifs. Chaque bordée d'après la convention doit comporter un minimum de trois hommes. A bord des navires de 700 à 2000 tonnes, il doit y avoir sur le pont au moins six hommes. Au dessus de 2000 t. ce chiffre est porté à neuf.

Malgré cette convention on peut voir la différence qui existe entre la réglementation internationale et la réglementation française actuelle.

Le régime national fixe à quarante heures par semaine la durée du travail et ne comporte pas la notion d'heures additionnelles non payées; l'autre, la réglementation internationale, ne limitait qu'à cinquante six heures la durée du travail par semaine sans préjudice dans certains cas d'heures additionnelles non payées.

De plus la réglementation internationale ne devient effective qu'à partir du moment où elle aura été adoptée par cinq nations possédant au moins un million de tonneaux de navire marchands.

La Convention de Genève constitue un premier pas, sans doute intéressant, mais ne nous leurrions pas, il y a fort peu d'espoir de voir adopter dans un avenir prochain une réglementation égalisant, tant soit peu, les charges sociales de nos concurrents étrangers avec celles grevant notre marine marchande nationale.

La semaine de quarante heures est au point de vue économique une véritable aberration.

XII. — Conclusion.

I. — Arrivé au terme de cette étude, il nous reste à examiner pour conclure de quels maux remédiables souffrent nos transports maritimes. Nous nous sommes efforcés de faire apparaître quelles étaient les difficultés naturelles que notre armement est obligé de supporter, et aussi, combien elles avaient été amplifiées par des obstacles créés artificiellement.

Quelles sont dans le cadre existant les conditions dans lesquelles notre marine marchande doit s'efforcer de vivre ?

On ne peut dans le climat international où se déroulent les opérations commerciales de l'industrie que nous intéresse envisager une marine marchande française privée du concours de l'Etat qui, par ailleurs, lui impose directement ou indirectement tant de charges.

L'Etat, quand il a eu à intervenir, quand il intervient encore actuellement dirige-t-il ses efforts dans un cadre dont il a fixé au préalable les contours ? Il semble bien que non. Et ici, bien que nous nous soyons efforcés de bannir toute politique de ce sujet d'apparence technique, nous sommes obligés de pénétrer sur ce terrain dangereux. Car le problème de la marine marchande, c'est surtout actuellement un problème politique. L'économique et la politique sont maintenant si étroitement liés qu'il est souvent difficile de préciser leurs frontières. Nos transports maritimes souffrent-ils d'un mal politique, sans doute; mais ils souffrent surtout d'une absence de politique, si l'on rend à ce terme son sens original et fort.

Depuis la guerre, la marine marchande a vu à sa tête

des personnalités parées de titres différents. Dépendant successivement de la Marine militaire, du Ministère des travaux publics, sous-secrétariat autonome, puis Ministère spécialisé, il est redevenu au moment où j'écris ces lignes sous-secrétariat d'état qui sait pour combien de temps. Successivement se sont trouvés à sa tête de nombreux parlementaires, parfois techniciens avertis, tous sans doute animés des meilleures intentions, mais que la brièveté des existences ministérielles a toujours empêché d'adopter une politique suivie, quand ils en avaient une, ce qui n'a pas toujours été le cas. La prospérité de notre marine marchande a bien souffert de cet état de chose, de cette vie au jour le jour où l'intervention de l'Etat, pour avoir été souvent trop tardive, a été parfois si coûteuse.

La Marine Marchande Française, pour pouvoir occuper la place que devrait être la sienne, devrait voir l'Etat adopter une politique ayant des buts clairs, précis, fixés à l'avance suivant un programme de longue haleine; en matière maritime comme en toutes choses, il n'existe pas de sorciers. Ce programme doit se fixer pour but une marine marchande nombreuse et prospère et non pas se limiter à des piqûres de morphine destinées à empêcher « la malade » de mourir.

La France a sur mer des intérêts énormes, bordée par trois des mers les plus fréquentées du globe, possédant le second empire colonial du monde, elle se doit d'avoir une politique maritime, politique de prospérité de cette branche essentielle de l'économie nationale ou plutôt impériale, politique stable dans un effort de longue haleine. Que cette politique doive être dispendieuse, beaucoup moins qu'on pourrait le croire, car les sommes investies créeront de nouvelles richesses à l'encontre de tant d'autres dépenses stériles.

Au moment où j'écris on apprend que le Gouverne-

ment Italien, après tant d'efforts apportés dans les diverses formes d'aide à son armement, va consacrer plus d'un milliard de lires à un vaste plan de constructions neuves et d'aménagements.

Sur les lignes d'Extrême-Orient, nos lignes impériales ne luttent que très difficilement contre leurs concurrents allemands et italiens. L'Etat français se doit de permettre à nos navires de lutter à armes égales contre leurs concurrents.

Un plan, même s'il a des défauts, est préférable au néant.

La France, qui trouve sur son sol tant de ressources matérielles et surtout humaines, a vu se développer dans le domaine maritime comme dans tant d'autres des individualités d'élite qui ont permis par leurs initiatives bien des réussites et ont lutté et luttent encore pour le bien commun. Le rôle que doit se fixer l'Etat n'est pas de les remplacer par je ne sais quelle administration irresponsable et dépensière, mais de coordonner ces efforts, d'aider, d'aiguiller, de soutenir, parfois de diriger, mais non de détruire pour remplacer des entreprises dont la gestion a été la plupart du temps très satisfaisante et qui ont rempli un rôle important pour l'économie du pays, par une nationalisation prônée par certains groupements.

II. — Une coordination beaucoup plus étroite que celle existant actuellement serait nécessaire pour que l'industrie et le commerce coopèrent dans une plus large mesure avec la marine marchande. Il semble qu'un organisme comme le Conseil National Economique pourrait être utilisé en l'occurrence, délégués des Chambres de Commerce, Chambres d'agriculture, représentants des grands organismes industriels y siègent. Ils pourraient assurer cette liaison indispensable à la prospérité commune. Nos industriels et nos commerçants à l'encontre de leurs

rivaux britanniques et allemands ne se sont aucunement pénétrés du rôle rempli par la marine marchande. S'ils assuraient à nos bâtiments leurs transports chaque fois que cela est possible, il y aurait une très grande amélioration des conditions d'exploitation de nos transports maritimes. La marchandise suit très souvent le pavillon et loin de leur nuire cette méthode permettrait d'accroître leurs ventes à l'extérieur.

Il y a là une mentalité « impériale » à acquérir de la part de nos industriels et de nos commerçants, car il n'existe pas en France d'inter-dépendance entre les sociétés maritimes et les entreprises économiques ayant une autre activité; il semble que celles-ci répugnent à acquérir dans les affaires maritimes des participations qui les feraient pénétrer dans un domaine qu'elles considèrent comme hors de leur compétence.

Ce manque de liaison entre les diverses branches de l'activité économique a toujours grandement nui à notre armement. L'Etat aurait là un domaine où exercer son activité, alors que ses interventions ont trop souvent pour but de faire subir à nos entreprises maritimes des charges tout à fait hors de proportion avec les conditions dans lesquelles elles vivent.

Il faudrait que chaque fois que notre armement peut effectuer les transports demandés, nos industriels et nos commerçants lui accordent la préférence même s'il y a une petite différence de prix, alors qu'ils se préoccupent généralement peu de la nationalité des navires à qui ils assurent du fret; nos exportateurs ou importateurs ont une fâcheuse tendance à s'adresser à des courtiers qui confient le transport trop souvent à nos concurrents quand leur propre commission est plus élevée. C'est là une coutume contre laquelle on ne saurait trop s'élever, de même que contre l'habitude qu'ont nos nationaux d'effectuer

leurs achats C.I.F. et leurs ventes F.O.B. alors qu'ils devraient, pour pouvoir collaborer avec notre armement, acheter F.O.B. et vendre C.I.F. Il y a là toute une éducation à faire; il semble que nos groupements économiques et maritimes pourraient l'entreprendre.

III. — Notre domaine colonial et ses productions si diverses devraient être pour notre marine marchande une très grande source de profits.

Il y aurait, grâce à cet empire, une très belle partie à jouer pour notre armement s'il était soutenu comme il devait l'être.

Notre empire colonial produit de nombreuses matières premières utilisées par les pays européens, américains ou par le Japon. L'empire colonial français exporte en abondance les vins, l'huile, les phosphates, les agrumes, l'alfa pour l'Afrique du Nord; l'arachide, le bétail, le cacao, les matières grasses de l'A.O.F.; les bois de l'A.E.F.; le riz, le charbon indochinois, les bananes de Guinée et des Antilles. Or, pour la plupart de ces produits, l'armement français n'assure qu'une faible partie des exportations.

Pour certains produits, cette part est nulle ou peu s'en faut.

Notre empire colonial est riche d'immenses possibilités. Si nos colonies augmentent leurs exportations, elles ne tardent pas à faire bénéficier la métropole d'achats accrus.

Notre flotte transporte environ 96 % des importations dans nos colonies, mais elle ne transporte que 35 % des exportations.

La plus grande partie des arachides est transportée par des bâtiments hollandais ou scandinaves; la quasi totalité du riz par des navires chinois ou japonais. Depuis trois ans un très gros effort a été entrepris par notre armement pour doter notre flotte d'un nombre de trans-

ports bananiers suffisant. Cet effort a été couronné de succès; nos compagnies possèdent actuellement une flotte à peu près suffisante pour le transport de ces fruits. Mais l'effort semble s'être limité là.

La France n'a pas la politique maritime de sa puissance coloniale, sa flotte n'occupe dans le tonnage mondial qu'une position tout à fait inférieure à celle que devrait occuper celle d'un empire de 60 millions d'habitants dispersé sur la surface du globe occupant 11 millions de kilomètres carrés, obligé de desservir plus de 36.000 kilomètres de lignes de communication maritime.

Seulement depuis quelques années et sous l'influence d'organismes comme la Ligue Maritime et Coloniale Française ou de certaines publications, Marine Marchande et Colonies prennent conscience de leur interdépendance. Les problèmes qui les intéressent sont étroitement liés; c'est dans le développement de notre empire que notre marine marchande peut trouver des raisons d'espérer. Il faut reconnaître que presque rien n'a été tenté, ou l'a été de manière souvent décousue, incomplète.

IV. — Du reste, l'opinion française s'intéresse peu aux questions maritimes. Seules les populations de nos ports connaissent vraiment les choses de la mer, nos populations côtières s'occupent surtout de pêche et de petit cabotage. Quant à la masse de la population, son ignorance de la vie maritime est extrême, notre nation a une souche terrienne dont elle ne peut se détacher, les questions maritimes n'intéressent dans notre pays qu'une partie infime de la population, bien qu'à la vérité, une grande partie en vive plus ou moins directement. Même les classes dirigeantes ignorent tout de la mer et ne s'y intéressent pas. L'élite de notre pays, qui a pourtant considérablement évolué vers l'« Economique », n'a guère dirigé son attention vers la marine marchande. Les voya-

ges et croisières qui se sont développés énormément ces dernières années, s'ils n'avaient que le résultat d'attirer l'attention du public vers les problèmes maritimes, auraient rempli un grand rôle. Le jour où notre opinion publique, à l'exemple de l'opinion britannique, sera pénétrée de l'importance des questions maritimes, un grand pas aura été accompli.

Nos dirigeants n'ont guère non plus le sens « impérial » si nécessaire à la connaissance des problèmes maritimes. Alors que le parlement britannique voit au début des vacances ses membres se disperser aux quatre coins de l'Empire, c'est-à-dire du monde; nos parlementaires regagnent leur circonscription où ils discourent dans les comices agricoles et inaugurent des pompes à incendie. Bien peu s'intéressent aux questions maritimes; le grand effort d'éducation devrait, pour porter ses fruits, commencer par le parlement.

A la situation difficile rencontrée par notre armement au cours de ces dernières années, à la situation médiocre occupée par notre marine marchande dans le tonnage mondial, de nombreux remèdes ont été proposés. Remèdes partiels et sans doute utiles, tels que création de plus nombreux ports francs, développement des marchés de marchandises dans nos ports (le marché des bois coloniaux se trouve actuellement à Hambourg), création de tarifs soudés entre nos compagnies de chemin de fer et nos compagnies maritimes, représentation commune de notre commerce et de notre armement à l'étranger et dans les colonies. Toutes ces mesures pour lesquelles des efforts importants ont été tentés depuis la guerre sont insuffisantes; la marine marchande française souffre d'un mal plus profond et plus grave; c'est une industrie si importante qu'on peut dire qu'elle prime toutes les autres, tant au point de vue économique qu'au point de

vue politique et militaire et qui cependant n'a jamais eu dans la nation la place à laquelle elle a droit. L'effort des pouvoirs publics a été dirigé sans plan d'ensemble, avec des moyens toujours insuffisants. Trop souvent, loin d'aider utilement notre armement, l'Etat lui a infligé par des textes législatifs inapplicables ou mal étudiés des entraves qui l'empêchent de vivre. Non pas nationalisation mais coordination, aide matérielle et morale de l'Etat rendu à son véritable rôle.

La marine marchande française pose plus qu'un problème économique, un problème politique, un problème de gouvernement.

En résumé, la Marine Marchande Française, industrie vitale pour le pays, appelée à lutter sur le marché international sans protection douanière possible, doit être placée par l'Etat dans des conditions d'exploitation semblables à celles de ses concurrents. L'Etat français devant pour cela compenser les dépenses sociales extraordinaires qu'elle est seule à supporter, il doit d'autre part l'aider pécuniairement comme le font les gouvernements étrangers.

L'industrie des transports maritimes doit être intégrée très étroitement dans l'économie industrielle et commerciale, elle doit cesser d'être une industrie en marge, sacrifiée, méconnue par les autres à tel point qu'il n'existe aucun représentant de cette industrie dans les tribunaux de commerce et que la Chambre de Commerce de Paris ne compte parmi ses membres aucun armateur. Pour cela l'Etat se doit d'assurer son rôle de coordination de l'industrie maritime avec les autres formes de l'activité impériale.

La Marine Marchande méconnue ou plutôt inconnue de la plupart des Français doit pénétrer dans les programmes de l'enseignement primaire et secondaire de même

que dans l'enseignement supérieur et militaire.

Une large diffusion de son activité doit être assurée par la presse d'information et de vulgarisation, de même que par des conférences à la portée des masses.

Un programme simple, clair, précis et de longue durée doit être établi par un Conseil de Ministres où le représentant de la Marine Marchande cessera de siéger au bout de la table.

La Marine Marchande Française ne veut pas, ne peut pas mourir.

Vu:

Le Président de la thèse,
WILLIAM QUALID

Vu:

Le Doyen,
EDGARD ALLIX

Vu et permis d'imprimer:

Le Recteur de l'Académie de Paris,
G. ROUSSY

Bibliographie.

- DE ROUSIERS. *Les Grandes Industries*. Tome IV. *Les Transports Maritimes*.
- CANDACE. *La Marine Marchande Française*.
- CHARLIAT. *Trois siècles d'économie maritime française*.
- H. CANGARDEL. *La Marine Marchande Française et la Guerre*.
- L. ROUX. *La Marine Marchande*.
- ANTRAYGUES. *Mesures propres à développer notre Marine Marchande*.
- FABRE. *Les grandes lignes de paquebots Nord-Atlantique*.
- Comité des Armateurs - *La crise maritime. Circulaires annuelles depuis 1918*.
- DE LA RONCIERE. *Histoire de la Marine Française*.
- MARIE et DILLIE. *Traité*.
- G. RIPERT. *Traité de Droit Maritime*.
- A. TARDIEU. *La Paix*.
- DELVAL. *La C^{ie} Générale Transatlantique*.
- R. THERY. *L'effort du redressement de la C^{ie} Générale Transatlantique*.
- R. THERY. *La C^{ie} des Messageries Maritimes*.
- P. LAROQUE. *La navigation au cabotage*.
- G. HECQUET. *La crise et l'armement charbonnier*.
- GUERIN. *La crise des frets et l'armement français*.
- ROUBION. *La liquidation de la flotte d'Etat*.
- MARIE-CARDINE. *La loi de la Journée de huit heures*.
- NOGARO. *Statut douanier de la France*.
- Recueil des lois et règlements concernant la Marine Marchande*.
- Annuaire de la Marine Marchande*.
- Lloyd's Register of Shipping*.
- DUVERGIER. *Recueil des Lois*.

Périodiques — Documents divers

Commission extra-parlementaire de la Marine Marchande.
Rapports - 1923.

Documents parlementaires des diverses lois intéressant la
Marine Marchande.

Documents parlementaires et débats (Chambre et Sénat).
Rapports au Conseil National Economique.

HAARBLEICHER. *Conférences.*

CANDACE. *Conférence.*

H. CANGARDEL. *Conférences.*

Fairplay.

Journal de la Marine Marchande.

Economiste Européen.

Bulletin Quotidien.

Scandinavian Shipping Gazette.

Financial Times.

Sémaphore de Marseille.

Journal of Commerce (Liverpool).

Le Yacht.

Le Temps.

Journal of Commerce (New-York).

Revue des Combustibles Liquides.

Revue Maritime.

Revue des Deux-Mondes.

Revue de Paris.

L'Illustration.

Le Monde Colonial Illustré.

The Statist.

The Economist.

Moniteur de la Flotte.

Bulletin du Bureau International du Travail.

Bulletin d'Informations économiques (B.N.C.I.).

Rapports des Conseils d'Administration des Principales

C^{tes} de Navigation.

Table des matières

I. — INTRODUCTION	7
II. — CONDITIONS SPECIALES DANS LES- QUELLES SE TROUVE L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS MARITIMES APRES GUERRE	11
A) <i>Conditions Favorables</i>	11
B) <i>Conditions Défavorables</i>	18
A) 1° — Situation lamentable du tonnage français à la fin de la guerre	18
a) Provenant de la guerre	18
b) Impossibilité d'acheter du ton- nage à l'étranger	20
c) Conditions d'emploi pendant la guerre	23
d) Destruction par l'ennemi ...	24
2° — Prix prohibitif du tonnage à la fin de la guerre	27
3° — La France est frustrée lors du partage des navires ex-ennemis	30
4° — Prix de remboursement des navires détruits	34

B) Mesures prises par des gouvernements étrangers	36
1° — Mesures prises par le gouvernement américain	36
2° — Mesures prises par le gouvernement italien	39
C) Lois sociales	40
D) Conditions Economiques	51
1° — Situation géographique de la France	52
2° — Cherté de la Construction Navale	53

III. — L'EFFORT DE REDRESSEMENT DE L'ARMEMENT FRANÇAIS

1° — Importance et rapidité	55
2° — Moyens employés	56
a) Achats en Angleterre	56
b) Constructions en Angleterre	59
c) Constructions en France	61
d) Liquidation de la flotte d'Etat	62

IV. — PROSPERITE DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

A) <i>de 1920 à 1926</i>	65
B) <i>de 1926 à 1929</i>	69
C) <i>Situation de la Marine Marchande française en 1929</i>	72

V. — LA CRISE ECONOMIQUE MONDIALE 75

- A) *Importance quant au trafic mondial* ... 75
- B) *Importance quant au trafic français* ... 78

VI. — LA DEPRECIATION DES CHANGES
ETRANGERS ... 86

- A) *Baisse de la livre sterling et de la couronne* 86
 - 1° — Effet désastreux quant à l'arme-
ment français ... 87
 - 2° — Conséquences — désarmement ... 90
 - 3° — Abandon de certains trafics ... 98
- B) *Baisse du dollar* ... 99
 - 1° — Inconvénients ... 99
 - 2° — Avantages ... 101
- C) *Procédés déloyaux allemands et italiens* ... 102

VII. — DIVERSES ACTIVITES DE LA MA-
RINE MARCHANDE FRANÇAISE ... 104

- A) *Trafic Marchandises* ... 104
 - 1° — Amérique du Sud ... 104
 - 2° — Amérique Centrale — Côte ferme
et Pacifique ... 106
 - 3° — Amérique du Nord ... 109
 - 4° — Afrique du Nord ... 112
 - 5° — Afrique Occidentale ... 114
 - 6° — Extrême-Orient — Madagascar —
Australie — Méditerranée Centrale 116
 - 7° — Tramping — Flotte charbonnière 119
 - 8° — Cabotage ... 123

B) <i>Trafic Passager</i>	125
1° — <i>Amérique du Nord</i>	125
2° — <i>Croisières</i>	129

VIII. — LES CONCURRENTS ETRANGERS DE L'ARMEMENT FRANÇAIS 133

A) <i>Allemagne</i>	133
B) <i>Italie</i>	137
C) <i>Etats-Unis</i>	141
D) <i>Grande Bretagne</i>	145
E) <i>Japon</i>	149
F) <i>Espagne</i>	150
G) <i>Hollande</i>	151

IX. — AIDE APPORTEE PAR L'ETAT A L'ARMEMENT FRANÇAIS 153

A) <i>Mesures générales</i>	156
1° — <i>Liquidation de la flotte d'Etat</i> ...	160
2° — <i>Négociations Internationales</i> ...	162
3° — <i>Crédit Maritime</i>	163
4° — <i>Monopole du Pavillon</i>	170
5° — <i>Régime préférentiel pour les lignes de Tunisie</i>	174
6° — <i>Essai de régime préférentiel pour les lignes coloniales</i>	176
7° — <i>Droit de Préférence</i>	178

B) *Mesures tendant à venir en aide aux lignes*

<i>Impériales</i>	181
1° — Augmentation des subventions ...	181
2° — Secours accordé à la C.G.T. ...	188
3° — Mesures spéciales pour le finan- cement de Normandie	191
4° — Location résultant de la loi du 25 juillet 1928	195
5° — Constructions aux frais de l'Etat et location aux compagnies	196
C) <i>Mesures destinées à venir en aide à l'ar- nement libre</i>	197
1° — Loi Tasso — 12 juillet 1934 ...	199
2° — Loi du 26 août 1936	204
D) <i>Mesures tendant à venir en aide à certains trafics spéciaux</i>	206
1° — Charbonniers	206
2° — Pétroliers	207

X. — LES EVENEMENTS RECENTS. — LEUR INFLUENCE SUR L'EVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES 211

A) <i>Lois Sociales</i>	211
1° — Congés payés	212
2° — Contrats collectifs	214
3° — Accords Matignon	217
4° — Semaine de 40 heures	218

- B) *Aide importante apportée par la dévaluation du franc* 223
- C) *Hausse des frets mondiaux* 225

XI. — LES ENTENTES INTERNATIONALES 232

- A) *En Matière Commerciale* 232
- 1° — Rationalisation du tonn. mondial 233
- 2° — Plan Schierwater 238
- 3° — Coopération Internationale pour
le transport des Céréales 240
- 4° — Coopération Internationale pour
le transport des Bois 243
- 5° — La Conférence de l'Atlantique ... 244
- 6° — Convention Cunard-Transat. ... 246
- B) *En Matière Sociale — Convention de
Genève* 247

XII. — CONCLUSION 250
